C. TROEMER'S
UNIVERSITÄTS-BUCHHANDLUNG
(ERNST HARMS)
BERTOLDSTR. 21 & 23
FREIBURG i. BR.

EcT
D7132se

Die

Seehäfen des Weltverkehrs

dargestellt von

JOSEF RITTER VON LEHNERT, k. und k. Linienschiffs-Capitän, JOHANN HOLECZEK, k. und k. Fregatten-Capitän, DR. KARL ZEHDEN, Professor an der Wiener Handels-Akademie, DR. THEODOR CICALEK, Professor an der Wiener Handels-Akademie, ERNST BECHER, Präsidenten der k. k. Seebehörde in Triest, RUDOLF PAJÉR, k. und k. Linienschiffs-Lieutenant, ADOLF SCHWARZ, Secretär des österreichisch-ungarischen Export-Vereines, ROBERT MÜLLER, Director des k. und k. hydrographischen Amtes in Pola, FRIEDRICH RITTER MÜLLER VON ELBLEIN, k. und k. Linienschiffs-Lieutenant, EDUARD EDLEN VON FRIEDENFELS, k. und k. Linienschiffs-Lieutenant, ALFRED FREIHERRN VON KOUDELKA, k. und k. Linienschiffs-Fähnrich

unter Redaction von

Alexander Dorn.

II. BAND.

Häfen ausserhalb Europas und des Mittelmeerbeckens.

Mit 75 Illustrationen und 79 Plänen.

569095
16.9.53

WIEN
Volkswirtschaftlicher Verlag Alexander Dorn
1892.

Alle Rechte vorbehalten.

Druck von Johann N. Vernay.

VORWORT.

Der Inhalt dieses zweiten, die gesammte Arbeit abschliessenden Bandes ist nach denselben Grundsätzen und in der gleichen Weise verfasst, wie jener des ersten Bandes. Es liegt daher keinerlei Veranlassung vor, den auf Plan und Durchführung bezüglichen Erörterungen, welche in der Vorrede zum ersten Bande enthalten waren, irgend welche sachliche Bemerkungen beizufügen.

Besonders hervorheben will ich nur, dass — wie schon auf dem Titelblatte dieses Bandes ersichtlich — einige neue, werthvolle Kräfte an der Arbeit sich betheiligt haben. Es sind dies die Herren: Director Robert Müller des k. u. k. hydrographischen Amtes in Pola, Linienschiffs-Lieutenant Friedrich Ritter Müller v. Elblein, Linienschiffs-Lieutenant Eduard Edler v. Friedenfels und Linienschiffs-Fähnrich Alfred Freiherr v. Koudelka.

Sowohl in Bezug auf diese neuen Genossen, als in Bezug auf jene Herren, die schon von früher her mit ihrer Thätigkeit dem Werke angehören, kann ich an dieser Stelle nur dem wärmsten Danke für ihre Hingebung und für die Vortrefflichkeit ihrer Leistungen Ausdruck geben, wie ich dies schon beim Erscheinen des ersten Bandes gethan. Auch im zweiten Bande war es nur durch das Ineinandergreifen und gegenseitige Unterstützen der einzelnen Verfasser möglich, die Gleichmässigkeit von Darstellung und Inhalt der verschiedenen Abschnitte zu bewahren. Es geht daher wohl auch nicht gut an, etwa hier die Antheile der Einzelnen an der Arbeit zu specialisiren; nur

soviel mag etwa gesagt sein, dass naturgemäss und ihrem Berufe entsprechend Herrn Professor Dr. Zehden, Herrn Professor Dr. Cicalek (Häfen des Mittelmeerbeckens, der West- und Nordküsten des europäischen Continentes, ferner Amerikas, Japans und Chinas) und Herrn Secretär Schwarz (Häfen Grossbritanniens, Indiens, Ost-, Süd- und West-Afrikas und der australischen Gewässer), vorzugsweise die Bearbeitung des commerciellen Stoffes — im weitesten Sinne des Wortes — zukam, während die anderen Herren den historischen, beschreibenden und nautischen Theil der einzelnen Darstellungen besorgten. Aber diese Scheidung war keineswegs so strenge, dass nicht häufig gegenseitige Ergänzung platzgegriffen hätte; Jeder gab eben dem gemeinsamen Werke, was er hatte.

Auch der Unterstützung von auswärts will ich hier so wie im ersten Bande dankend gedenken und nur noch beifügen, dass auch die Direction des k. k. österreichischen Handelsmuseums werthvolles Quellenmaterial in zuvorkommendster Weise zur Verfügung gestellt hat.

Dass das Werk ganz frei von Irrthümern oder Lücken sei, kann freilich nicht behauptet werden — es scheint mir jedoch auch ganz unmöglich, alle Mängel gänzlich zu vermeiden. An die Leser, welchen Fehler auffallen, richte ich aber die Bitte, solche nicht nur mit der Schwierigkeit der Arbeit zu entschuldigen, sondern auch gefälligst davon Mittheilung machen zu wollen, damit bei einer zweiten Auflage die entsprechende Verbesserung vorgenommen werden könne.

Wien, im October 1891.

Dorn.

Inhalts-Verzeichniss.

Seite

Die atlantische Küste von Amerika 1

Montreal und Quebec (2 Ansichten, 2 Pläne) 5

Halifax und St. John (1 Ansicht, 1 Plan) 22

Boston (1 Ansicht, 1 Plan) 28

Hiezu: Portland.

New-York (5 Ansichten, 2 Pläne) 46

Hiezu: Brooklyn, Jersey-City, Hoboken.

Philadelphia (1 Ansicht, 2 Pläne) 92

Baltimore (1 Ansicht, 2 Pläne) 107

Hiezu: Norfolk, Wilmington, Charleston, Savannah, Mobile.

New-Orleans (3 Ansichten, 2 Pläne) 130

Hiezu: Galveston.

Vera-Cruz (1 Ansicht, 1 Plan) 152

Hiezu: Tampico, Progresso.

Westindische Häfen (3 Ansichten, 6 Pläne) 171

Habana, Santiago de Cuba, Kingston, Port-au-Prince, San Domingo, Puerto Plata, San Juan de Puerto Rico, St. Thomas, St. Pierre, Port of Spain, Bridgetown.

Der Panama-Canal (5 Pläne) 218

Hiezu: Colon-Aspinwall, Panama, Sabanilla, Maracaibo, La Guayra.

Brasilianische Häfen (3 Ansichten, 6 Pläne) 239

Pará, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos.

Montevideo (1 Ansicht, 2 Pläne) 274

Buenos-Aires (1 Ansicht, 2 Pläne) 285

Hiezu: La Plata.

Der grosse Ocean 301

Valparaiso (1 Ansicht, 1 Plan) 309

San Francisco (1 Ansicht, 2 Pläne) 321

Hiezu: Honolulu.

Seite

Japanische Häfen (4 Ansichten, 4 Pläne) 341
Yokohama, Hiogo-Kobé, Nagasaki, Hakodate.
Hiezu: Wladiwostok.
Chinesische Häfen (5 Ansichten, 3 Pläne) 381
Nördliche Häfen: Niutschuan, Tientsin, Tschifu.
Yangtsekiang-Häfen: Schanghai, Tschinkiang, Nanking, Wuhu, Kiukiang, Hankou, Itschang, Ningpo.
Südliche Häfen: Futschou, Amoy, Schatou, Canton.
Hongkong (1 Ansicht, 1 Plan) 452
Hiezu: Macao, Haiphong.
Saigon (1 Ansicht, 1 Plan) 463
Bangkok (1 Ansicht, 1 Plan) 473
Manila (1 Ansicht, 1 Plan) 485
Javanische Häfen (2 Ansichten, 2 Pläne) 496
Batavia, Soerabaya.
Singapore (1 Ansicht, 1 Plan) 516
Hiezu: George Town (Penang).

Der indische Ocean 531
Rangoon (1 Ansicht, 1 Plan) 538
Calcutta (1 Ansicht, 1 Plan) 548
Madras (1 Ansicht, 1 Plan) 564
Colombo (2 Ansichten, 1 Plan) 578
Hiezu: Point de Galle.
Bombay (2 Ansichten, 1 Plan) 590
Hiezu: Kurrachee.
Häfen des persischen Golfes (2 Ansichten, 1 Plan) 613
Basrah, Buschir, Maskat.
Aden (1 Ansicht, 1 Plan) 625
Dscheddah (1 Ansicht, 1 Plan) 633
Massaua (1 Ansicht, 1 Plan) 640
Sansibar (1 Ansicht, 1 Plan) 645
Hiezu: Mozambique, Tamatave, S. Paul (Réunion), Port Louis (Mauritius).
Durban (1 Ansicht, 1 Plan) 659
Port Elizabeth (1 Ansicht, 1 Plan) 667
Capstadt (1 Ansicht, 1 Plan) 674

Die atlantische Küste von Afrika 686
S. Paolo de Loanda (1 Ansicht, 1 Plan) 690
Banana (1 Ansicht, 1 Plan) 697
Hiezu: Libreville
Kamerun (1 Ansicht, 1 Plan) 705
Lagos (1 Ansicht, 1 Plan) 711
Hiezu: Cape Coast Castle, Monrovia.
Freetown (1 Ansicht, 1 Plan) 718

Seite

Dakar (1 Ansicht, 1 Plan) 723
Hiezu: Gorée.
Mogador (1 Ansicht, 1 Plan) 730
Hiezu: Casablanca, Laroche.
Tanger (1 Ansicht, 1 Plan) 738

Die australischen Gewässer 749
Adelaide (1 Ansicht, 2 Pläne) 755
Hiezu: Glenelg, Port Adelaide.
Melbourne (1 Ansicht, 1 Plan) 768
Sydney (1 Ansicht, 1 Plan) 781
Brisbane (1 Ansicht, 2 Pläne) 795
Hobart (1 Ansicht, 1 Plan). 808
Hiezu: Launceston.
Auckland (1 Ansicht, 1 Plan) 817
Hiezu: Wellington.

Nachtrag zum I. Bande:

Ansicht von **Libau** 828

Die atlantische Küste von Amerika.

Nicht aus dem nebelhaften Reiche der Sagen und Märchen, sondern mit der nüchternsten Klarheit tritt die atlantische Küste Amerikas in die Geschichte ein. Fünfzig Jahre nach der Fahrt des grossen Columbus hatten die Conquistadores und Piloten des XVI. Jahrhunderts die Umrisse der neuen Welt in den Grundzügen festgestellt, und die Riesenreiche, die sie entdeckten, waren um diese Zeit bereits vertheilt. Den Romanen fiel der Löwenantheil zu; die Germanen, von den Tropen sowie den reichen Minen ausgeschlossen, gründeten im kalten Norden ihre kleinen, auf dem Pfluge und dem Principe der religiösen Duldung aufgebauten Colonien am atlantischen Ocean.

Das unerbittliche Recht des Stärkeren vollzog die furchtbare Enterbung der Urbewohner eines ganzen Welttheiles.

Für die eingebornen Stämme war der Kampf ums Dasein mit dem Sturze der Culturreiche der Montezuma und Inka für ewige Zeiten verloren, und so viel Blut seit Jahrhunderten für das legitimste Interesse, die Selbsterhaltung, auch geflossen ist, es war vergebens geopfert.

In zahllose Stämme gesondert, ohne gemeinsame Sprache und Religion und der geistigen Impulse einer idealen und praktischen Weltanschauung entbehrend, mussten diese Völkerschaften im ungleichen Kampfe gegen eine übermächtige Cultur unterliegen. Ihr Schicksal lautet: Untergang oder Verschmelzung mit dem Sieger. Von den ursprünglichen Wohnsitzen vertrieben und decimirt, haben deren auch viele der Enterbten heute selbst die Eigenthümlichkeit ihres Stammes grossentheils aufgegeben, andere dagegen eilen im fortgesetzten Kampfe der gänzlichen Vernichtung entgegen.

Wenn aber auch die europäischen Einwanderer in dem einen Erfolge, der siegreichen Zurückdrängung und allmäligen Vernichtung der autochthonen Bewohner, einander glichen, so gab sich doch in der weiteren Entwicklung, im Ausbaue der neuen Ansiedlungen der tiefgreifende Unterschied zwischen germanischer und romanischer Abstammung deutlich kund, deutlicher selbst als in dem alten Europa, wo doch gemeinsame äussere Cultur und vielfache Berührung stets wenigstens oberflächlich eine gewisse Uebereinstimmung, ein Alle gleichmässig umfassendes Europäerthum erscheinen liess. Der kräftig ausgebildete Charakter der Einwanderer, vielfach auch die Entfernung der einzelnen Ansiedlungen von einander liessen Vermischungen und Uebergänge in der neuen Heimat nicht zu, und so blieb die Eigenart der Stämme grösstentheils bis heute gewahrt.

Stets zeigte sich ein Unterschied zwischen dem germanischen und romanischen Amerika. Ersteres griff schon im XVII. Jahrhundert, wenn auch sehr bescheiden, in den europäischen Handel ein; letzteres war seit den Tagen der Besitzergreifung durch die Spanier und Portugiesen für die übrige Welt vollkommen abgeschlossen; der amerikanische Handel war ein Monopel von Lissabon und Sevilla. Keine fremde Flagge durfte spanisch-amerikanische Häfen aufsuchen, kein Ausländer spanisch-amerikanischen Boden betreten; ja, damit Alexander v. Humboldt noch zu Anfang unseres Jahrhunderts seine berühmte wissenschaftliche Reise machen konnte, bedurfte es eines eigenhändigen Handschreibens des Königs von Preussen an den König von Spanien, der allein diesen unerhörten Ausnahmsfall bewilligen konnte. Unter solchen Umständen ist es gewiss erklärlich, dass Humboldt „der wissenschaftliche Entdecker“ Amerikas wurde. Er wies unter anderem zuerst auf den ganz eigenthümlichen Aufbau des schlanken Continents hin, dessen Rückgrat das längste Gebirge der Erde, die 14.000 *km* langen Cordilleren vom Feuerlande bis zu den ewigen Eisbergen Nordwest-Canadas, so steil aus dem stillen Ocean aufsteigt, dass auf der ganzen Länge des Continentes diesem Meere kein einziger grösserer schiffbarer Strom zueilt. Die Ostabhänge der riesigen Andes dagegen sammeln die Feuchtigkeitsmassen, welche namentlich die Passate herbeischleppen und werden so die Quellengebiete der amerikanischen Riesenströme. Die Stromgebiete des Lorenz, Mississippi, Orinoco, Amazonas und La Plata umfassen vier Fünftel der Oberfläche von ganz Amerika und weisen selbst die Hochthäler der Cordilleren commerciell auf den atlantischen Ocean hin. Auf Grund dieser natürlichen Voraussetzung entwickelten sich alle grossen Emporien des amerikanischen Handels

an der Europa zugewandten atlantischen Küste. Plätzen, wie Montreal, Boston, New-York, Baltimore, New-Orleans, Vera Cruz, Havanna, Para, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres hat die weltentlegene, vom Innern durch Riesengebirge abgeschiedene Westküste des Erdtheiles nur wenig Aehnliches an die Seite zu stellen.

Die Suprematie ist der Ostküste wohl für ewige Zeiten gewahrt durch die eben angedeutete natürliche Configuration und Bewässerung des Continents, durch die Nähe Europas, welches man von einzelnen atlantischen Häfen heute schon in sechs Tagen erreichen kann, und endlich durch die ausgezeichnete Küstenentwicklung selbst, welche ihren Glanzpunkt in der ebenso schönen als für den Welthandel günstig gelegenen westindischen See erreicht. Hier liegt auch jene berühmte Stelle bei Panama, wo sich die bis 7000 *m* hohe und an vielen Stellen mehrere Tausend Kilometer breite Cordillerenkette bis 100 *m* senkt und auf 40 *km* Breite zusammenschnürt. Hier dürfte wohl noch in unserem Jahrhundert der schon von Cortez geplante Canal beide Weltmeere verbinden. Dieser Canal wird aber in erster Linie für die Interessen des atlantischen Oceans und speciell für die Ostküste Amerikas arbeiten, welchen er die Häfen am Pacific commerciell viel mehr nähern wird, als dieses die Pacificbahnen vermögen.

Aber nicht nur das inselreiche Westindien, die ganze krause atlantische Küste Amerikas besitzt hunderte von Buchten, Baien und Flussmündungen, welche ganz dazu berufen wären, statt der Urwälder grosse Handelsstätten in den Fluten zu spiegeln.

Welcher grossartigen und namentlich raschen Entwicklung aber das menschenleere Amerika, das ja erst in unserem Jahrhunderte selbständig in den internationalen Wettbewerb eingetreten ist, fähig ist, zeigt nicht nur der beispiellose Aufschwung Nordamerikas zum zweiten Handelsstaate der Erde, sondern ebenso die neueste Entwicklung Argentinas.

Beide Beispiele lehren mit der ganzen Rücksichtslosigkeit historischer Wahrheiten, dass alle Entwicklung in Amerika von der Einwanderung, und zwar der Einwanderung einer tüchtigen, Ackerbau treibenden Bevölkerung abhängt.

Alle Herrlichkeiten, welche die Spanier auf dem Schwerte aufgebaut hatten, ihre einst weltberühmten Minen, ihr Plantagenbau, ihre Handelsmonopole und Regalien sind halb oder ganz zerfallen: auf dem reichsten Boden der Erde wohnen ihre Nachkommen vielfach als Bettler in elenden Adobehütten, während die armen germanischen Feldbauern die riesige Union aufbauten und in derselben einen Volks-

wohlstand schufen, wie ihn die Welt noch nie gesehen. Der Weizenbauer besiegte allerorten den Goldgräber.

Diese Einwanderung, die Zukunft Amerikas, kommt vom Osten. Die atlantischen Häfen nehmen die eine neue Heimat Suchenden auf, vertheilen sie über die unermesslichen Gebiete; die atlantischen Häfen werden so auch die natürlichen Brennpunkte der Cultur, welche von hier aus immer weiter über den fernen Westen die segnenden Strahlen von Licht und Wärme ergiesst.

Die grossartige Völkerwanderung über den atlantischen Ocean hat aber auch einen ungeahnten Einfluss auf die Welt der Technik genommen und sie zu bewunderungswürdigen Leistungen ermuntert, die, sämmtlich auf die Bewältigung des kolossalen Personenverkehres zwischen zwei gewaltigen Continenten abzielend, eine völlige Revolution des ganzen Seeverkehres einleiteten.

So ward, gleichwie das schlanke und rohgemeisselte Canoe der Indianer aus dem Bannkreise einer neuen Cultur verschwand, auch das frühere unbehilfliche Segelschiff der Auswanderer durch die Kunstbauten einer hochentwickelten Technik verdrängt, und an seiner Stelle durchschneidet gegenwärtig der scharfe Bug mächtiger, schneller und prunkvoller Stahldampfer, wahrhafter Paläste der Atlantis, die Wogen des Oceans.

Montreal und Quebec.

Ein Gebiet von ungeheurer Ausdehnung ist es, das die mächtige Krone Grossbritanniens unter dem stolzen Namen „Dominion of Canada" durch ebenso kluge, wie ununterbrochene Ausnützung der Verhältnisse allmälig zu erwerben und politisch zu vereinigen verstanden hat. Den ganzen Norden des amerikanischen Welttheiles umfassend, an zwei Oceane gelehnt und im Süden von der hervorragenden Handelsstrasse durchzogen, welche der majestätische St. Lorenz-Strom und in dessen Verlängerung die fünf gewaltigen Seen bilden, weist das den europäischen Continent an Flächenraum überragende Reich die glänzendsten Vorbedingungen für seine Entwicklung auf.

Schon jetzt haben das engere Canada, dann Neu-Braunschweig und Neu-Schottland einen hohen Rang auf der Stufenleiter der culturellen Bestrebungen erreicht und bilden den kräftigen Kern, von dem aus ein frisches Leben befruchtend hinüberquillt in die endlose Wildniss der westlichen Gebiete des canadischen Reiches.

Der mächtige St. Lorenz-Strom, seine wasserreichen Nebenflüsse und die mit grossen Kosten hergestellten Schiffahrtscanäle sind Verkehrsadern erster Ordnung, welche das fruchtbare und an malerischen Effecten reiche Land der tausend Seen mit dem atlantischen Ocean direct verbinden. Gleicherart durchzieht ein von Halifax ausgehendes das ganze Reich bis zum stillen Ocean durchquerendes, gross geplantes Eisenbahnnetz die wichtigsten Productionsgebiete und vermittelt deren commerciellen Anschluss an die südlichen Nachbarländer der nordamerikanischen Union.

Unermessliche Schätze harren noch der Hebung aus jungfräulicher Erde.

Das canadische Reich umfasst 8·3 Millionen Quadratkilometer und ist von 5 Millionen Einwohnern bevölkert. Hievon entfallen auf das eigentliche Canada, nämlich die Provinzen:

Ontario 280.000 km^2 mit 2·0 Millionen Einwohner,
Quebec 500.000 „ „ 1·5 „ „
zusammen 780.000 km^2 mit 3·5 Millionen Einwohner.

Scharf sondern sich in den genannten Provinzen die nationalen und kirchlichen Verhältnisse, und zwar ist die Bevölkerung des im Gebiete der grossen Seen keilförmig eingeschobenen Ontario, früher Ober-Canada genannt, zumeist britischer Abkunft und protestantisch, in Quebec (Unter-Canada) hingegen französisch und katholisch. Die ursprüngliche Indianerbevölkerung hat wie überall in Amerika auch hier der „weissen Ameise" das Feld geräumt und lebt in einer Zahl von 131.000 (1883) Köpfen und mehreren Stämmen angehörend zerstreut im Lande.

Wenn uns aus der Geschichte der ältesten Culturstätten die glanzvollen Namen grosser Fürsten, Heerführer, Staatsmänner und Heroen des Geistes entgegenleuchten, so gehört in der so treffend bezeichneten „neuen" Welt der ganze Ruhm der historischen Vergangenheit jenen kühnen Seefahrern, die von einem mächtigen Gedanken geleitet und allen Gefahren trotzend, als unerschrockene Pionniere der Cultur unbekannten Zielen entgegensteuerten.

In dieser Hinsicht sind an Canada die Namen Caboto und Cartier gefesselt.

Sebastian Caboto, der Sohn des Genuesen Giovanni Caboto, des Entdeckers von Labrador (1494), betrat 1497 die Insel Neufoundland und befuhr in späteren Jahren die Hudsonsbai-Strasse. Auch ist er als Seefahrer an der atlantischen Küste von Südamerika (1526 bis 1530) zur Berühmtheit gelangt. Jacques Cartier erscheint dagegen nicht nur als eigentlicher Entdecker Canadas, damals „La nouvelle France" genannt, sondern auch als erfolgreicher Colonisator derselben. Aus St. Malo stammend, trifft er, im Auftrage Franz I. auf der Fahrt nach Labrador begriffen, im Jahre 1534 zum erstenmale an der Mündung des St. Lorenzstromes ein, erwirbt im folgenden Jahre die Freundschaft des mächtigen Indianerhäuptlings Donnacona, der in Stadacona, einem Orte an der Stätte des heutigen Quebec, residirte, und befährt den Strom bis hinauf nach Montreal (das indianische Hochelaga). 1541 gewinnt er durch den Bau eines Forts bei Cap Rouge südlich des heutigen Quebec einen festen Stützpunkt. Von hier aus begann das Werk der Colonisation.

1608 gründet S. Champlain, der Entdecker des nach ihm benannten grossen Sees, die Stadt Quebec, und am 18. Mai 1642 legt Paul de Chomedey, Sieur de Maisonneuve den Grund zur Ville Marie de Montreal, heute kurzweg Montreal genannt.

Das Emporblühen der französischen Besitzung war geeignet, die Eifersucht Grossbritanniens zu erwecken, und da auch Grenzstreitigkeiten mit den südlichen englischen Colonien ausbrachen, so erdröhnte

die erhabene Wildniss der Uferlandschaften des Stromes wiederholt vom Donner der Kanonen. Mächtige englische Flotten erschienen daselbst und bedrohten im Kampfe gegen die französische Militärmacht die hervorragenden Städte. Insbesondere hatte Quebec während dieser Zeit vier feindliche Angriffe durchzuleben, welche den Wohlstand tief erschütterten. Am 18. September 1759 fiel die von Marquis v. Montcalm tapfer vertheidigte Stadt in die Hände der Engländer unter Admiral Sanders und General Wolfe. Die ganze Colonie gelangte aber erst durch den Pariser Frieden von 1763 unter die Herrschaft von Grossbritannien. Ein fünfter Angriff auf Quebec erfolgte 1775 während des Unabhängigkeitskrieges der amerikanischen Union.

An der Entwicklung Canadas war die 1670 gegründete und mit vielen Rechten ausgestattet gewesene Hudsonsbai-Compagnie, obgleich sie der Einwanderung aus Rücksichten für den Pelzhandel entgegenarbeitete, dennoch hervorragend betheiligt, indem die Gesellschaft als thatkräftige Mitbewerberin bei Hebung der Schätze des Landes auftrat. Ihre Ländereien wurden 1869 von der englischen Krone käuflich erworben.

Den heutigen Aufschwung dankt die Colonie allein der Staatskunst Englands, welche es verstanden hat, dem Lande die Quellen eines dauernden Wohlstandes zu erschliessen. Wie überall, wo das Banner Englands weht, war auch in Canada die Hebung und weiteste Ausbildung des Unterrichtswesens die sichere Grundlage für die Erreichung des hohen Zieles. Ausser den Universitäten zu Toronto, Montreal und Quebec bestehen noch zahlreiche höhere Collegien und Akademien sowie über 8000 Gemeindeschulen.

Gegenüber dem, dadurch in den Hintergrund gedrängten, französischen Colonisationssysteme in Canada, welches auf den im feudalen Kastensystem des Mutterlandes wurzelnden Anschauungen damaliger Zeit beruhte und dessen Träger, die adelstolzen Seigneurs, den Werth der Intelligenz nicht zu schätzen vermochten und das Schulwesen unterdrückten, führen obige Zahlen eine niederschmetternde, aber gleichzeitig lehrreiche Sprache.

Die Schiffahrtsverhältnisse sind durch die Eigenthümlichkeiten des Lorenz-Stromgebietes und jene des durch die Insel Neufoundland eingeschlossenen St. Lorenz-Golfes bedingt.

Die Hauptzufahrt zum Strome führt im Norden der Insel durch die Meerenge Belle Isle und vorbei an der in der Strommündung gelagerten Insel Anticosti.

Eine zweite Zufahrt ist jene zwischen den Inseln Cap Breton und Neufoundland.

Beide Routen sind von den erwähnten Engen bis Montreal gerechnet, je ungefähr 1800 *km* lang.

Montreal liegt 460 *km* und Quebec 166 *km* aufwärts der Strommündung, welche bei einer Breite von 18 bis 55 *km* allmälig in den tief eingeschnittenen Golf übergeht.

Der enorme Wasserreichthum des herrlichen Stromes gestattet, dass die grössten Oceandampfer bis Montreal verkehren können, und hat die canadische Regierung ausser den Canalbauten und Schleusen auch grossartige Regulirungsarbeiten, wie z. B. an der Stromausweitung (St. Peter-Seen) zwischen Quebec und Montreal vornehmen lassen.

Die Navigation ist indes nur auf die schöne Jahreszeit beschränkt und muss vom 25. November bis 25. April der Eisverhältnisse wegen auf Strom und Golf ganz eingestellt verbleiben. Oft ist der Lorenz-Golf noch anfangs Mai mit Trifteis bedeckt, das den Schiffen sehr gefährlich wird. Im Herbste ereignete es sich nicht selten, dass Schiffe, welche, um vor Schluss der Navigation hohe Frachtsätze zu erlangen, sich verspäteten, dann im Golfe vom Eise überrascht, besetzt und erdrückt wurden.

Im Strome und an den Küsten hat die Regierung ein durchaus einheitliches Markirungs- und Betonnungssystem eingeführt.

Die Strömung ist im ganzen Flusslaufe meist scharf und reissend. Bei Quebec erreicht deren Geschwindigkeit bei 56 *m* Wassertiefe 7·5 *km* in der Stunde, bei Montreal aber steigt sie auf 12 *km* Schnelligkeit.

Die Gezeiten sind stromaufwärts bis zum St. Peter-See, also auf mehr als 300 *km* fühlbar, doch steigt noch in Quebec die Flut um 5·5 *m*.

Montreal.

Die Mündung des Ottawa-Flusses, der nach einem Laufe von 1100 *km* in den Lorenz-Strom sich ergiesst, bildet eine hügelgekrönte Insel, an deren Ostseite, wie unser Plan zeigt, auf terrassenförmig ansteigendem Abhange die prächtige, industriereiche Stadt Montreal unter 45° 30′ nördl. Breite und 73° 33′ westl. Länge von Greenwich (Notre-Dame) immer weiter ausgreifend sich dehnt und streckt. Der 230 *m* hohe Montreal-Berg (Mount Royal), seit 1874 zu einem herrlichen Parke umgewandelt, überragt recht malerisch das weite Häusergewirre. Von der mit Gartenanlagen ausgestatteten und als Ausflugsort beliebten Insel St. Helen, die kaum 700 *m* gegenüber dem Stadttheile St. Mary im Strome liegt, geniesst man einen dankbaren Ausblick über Stadt und Hafen. Gegen Süden zu fesselt uns die gewaltige Victoria-Röhrenbrücke (Victoria Tubular Bridge) der Grand Trunk-Eisenbahn, welche auf 24 Steinpfeilern in einer Länge von 2800 *m* den Strom übersetzt. Mit Recht wird der stolze Bau als ein wunderbarer Triumph der Technik bezeichnet, denn ungewöhnlich waren die zu besiegenden Schwierigkeiten, welche einestheils die reissende Strömung, dann aber

Montreal.

auch die Rücksichten auf die ungeheuren Schwankungen der Lufttemperatur (+ 30 bis — 40° C.) dem Ingenieur entgegenstellten. Robert Stephenson und A. M. Ross vollendeten 1859 das berühmte Werk, wodurch erst die directe Verbindung zwischen Toronto und Portland hergestellt war.

Vom Westende der Brücke an, dort wo der Lachine-Canal ausmündet, beginnt nahezu Nord-Süd laufend der 3 *km* lange, mit Docks, Anlegeplätzen, Molen und Ladevorrichtungen reich ausgestattete Hafenquai, längs dessen die äusserst belebte River-Street sich hinzieht.

Der Hafen ist das fesselnde Spiegelbild des regen Verkehrs eines der bedeutendsten Handelsemporien Nordamerikas. Ueberall herrscht Arbeit und Bewegung. Die zahlreichen Dampferlinien, welche Montreal berühren, besitzen nördlich der Lachine-Docks eigene Bassins; hieran reihen sich die Anlegeplätze der luxuriösen, nach Quebec verkehrenden Flussdampfer, dann liegt weiter bis zu dem einstigen indianischen Hochelaga, dem ersten französischen Niederlassungsorte, eine ganze Flotte von Segelschiffen und Dampfern jeder Grösse; den Strom durcheilen nach allen Richtungen Dampfer und Ferryboote, die nach Longueuil und St. Lambert verkehren; kurz, wir sehen das Getriebe einer völlig fieberhaften Thätigkeit blossgelegt.

In stolzer Ruhe zeichnet sich seitlich des bewegten Hafenbildes die herrliche Perspective der Häusermassen, aus welchen neben zahlreichen Kirchen und öffentlichen Gebäuden besonders die Thürme der majestätischen Notre-Dame-Kirche und die imposante City-Hall hervorragen. Der Gesammteindruck ist ein überraschend grossartiger, und wird noch erhöht werden, wenn die gegenwärtig im Bau befindliche Kathedrale von St. Peter, welche dem berühmten römischen Dome nachgebildet ist, als architektonisches Element hinzugetreten sein wird. Montreal ist eine ausgesprochen katholische Stadt, welche durch ihre kirchlichen Bauwerke einen hervorragenden Platz in der neuen Welt einnimmt. Bisher galt die im gothischen Style gehaltene Pfarrkirche von Notre-Dame (nicht Kathedrale, wie sie oft irrthümlich genannt wird) bei einem Fassungsraume von 15.000 Menschen als einer der grössten Dome Amerikas, allein der neue Renaissancebau von St. Peter, dessen Kuppel die Höhe von 80 *m* erreicht, wird sie an räumlicher Ausdehnung weit übertreffen. Gegenwärtig bestehen acht grosse katholische Kirchen in verschiedenen Stylarten, neben 21 kleineren protestantischen, welche, den verschiedenen Congregationen und Nationalkirchen gewidmet, sich durch eine stylvolle Architektonik auszeichnen.

Noch mehr als durch ihre kirchlichen Bauten glänzt die Stadt durch die ausserordentlich hohe Zahl von Wohlthätigkeitsanstalten, wie Spitäler, Asyle u. dgl.

Imponirend ist gleichfalls die grosse Ausbreitung und Frequenz der Lehranstalten, unter welchen sich nebst zahlreichen Schulen aller Bildungsrichtungen zwei Universitäten und viele höhere Collegien mit Facultäten für alle Wissenschaftszweige befinden.

So ausgestattet gebührt Montreal, wo Künste und Wissenschaften ein gastliches Heim gefunden haben, auch in humanitärer Hinsicht der erste Rang in der ganzen weiten Dominion of Canada.

Aehnlich wie in vielen Handelsplätzen liegen auch in Montreal die Wohnquartiere der Geschäftswelt (Residential-Suburbs) ausserhalb der dem Handel gewidmeten Stadttheile und sind durch imposante palastähnliche Bauten ausgezeichnet. Unter diesen ist das monumentale Windsor-Hotel, das an der Nordseite des Dominion-Square gegenüber der neuen Kathedrale seine vornehme, von einer mächtigen Kuppel überragte Façade entwickelt, sehenswerth. Die mit fürstlicher Pracht ausgestatteten Räume desselben haben dem hauptsächlich von Amerikanern aus den Vereinigten Staaten gerne aufgesuchten Gebäude einen Weltruf verschafft.

Der Dominion-Square ist ein Glanzpunkt von Montreal in architektonischem Sinne, wie auch in gesellschaftlicher Hinsicht, namentlich zur Winterszeit, wenn auf seinem Plane in feenhaftem Eispalaste die Wogen des Frohsinnes hoch aufschäumen. Während des sechs Monate andauernden Winters zwingt die unerbittliche Macht der Natur, indem sie Flüsse und Canäle mit starken Eisdecken überzieht, den Handel zum Stillstande. Die rührige Stadtbevölkerung geniesst dann die ihr aufgedrungene Ruhepause in Lust und Freude. Namentlich der Carneval bringt, wie etwa in Rom und Venedig oder in den La Plata-Städten, grossartige Lustbarkeiten. Allein so viel Vergnügungen der Winter auch zuführen mag, er ist doch wie ein Fluch, der auf der schönen Stadt wie auf ganz Canada schwer lastet.

Montreal steht an der Grenze des französischen und des englischen Canadas. Wohl bilden die Franzosen noch mehr als die Hälfte der Bevölkerung von Montreal, die für den Jänner 1888 auf 200.000 Seelen geschätzt wurde. Aber die Vorherrschaft im Handel besitzen die Engländer; ihre Sprache ist die Geschäftssprache. Der am Fusse des „Mount Royal“ gelegene untere Stadttheil, das alte Hafenviertel, ist französisch; an den Terrassen aufwärts liegt das grossstädtische, das angelsächsische Montreal, dort wohnen die Engländer und Schotten,

welche das materielle Leben Montreals leiten. In ihren Händen liegt der grösste Theil des Handels, der Industrie; sie beherrschen das Capital und das ganze Bankwesen. Wie zähe auch der Widerstand der Franzosen ist, Montreal muss doch allmälig seinen französischen Charakter einbüssen, schon weil der kräftige Menschennachschub aus Frankreich fehlt. Es bleibt übrigens immerhin ein Beweis von der nationalen Widerstandskraft der Franzosen, dass man in Ostcanada 130 Jahre nach dem Verluste der politischen Zusammengehörigkeit noch immer französisch spricht und fühlt.

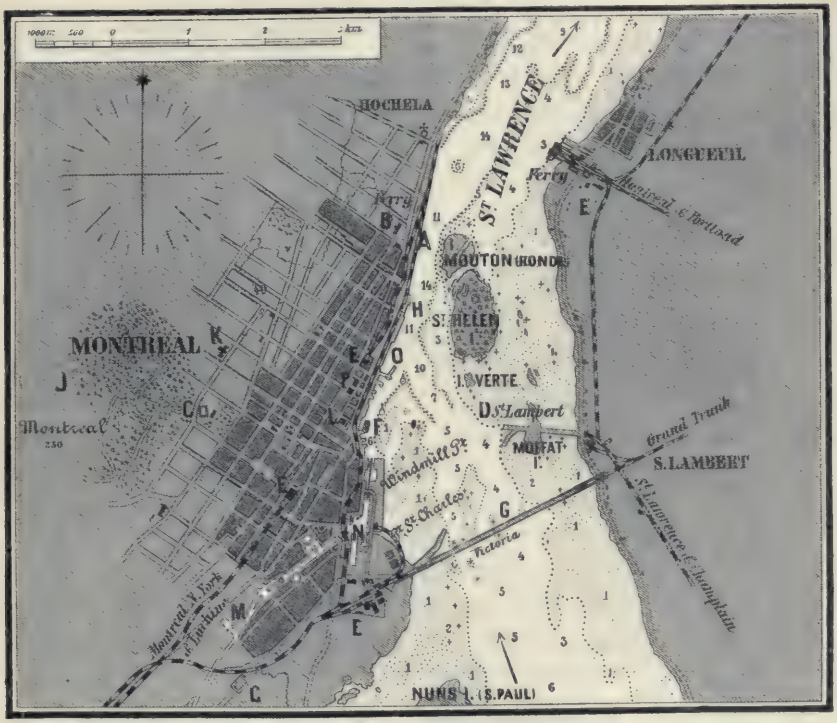
Montreal ist die commercielle Hauptstadt Canadas, eine schöne, wohlhabende Stadt, der Sitz der canadischen Capitalisten, der grossen Dampfer-, Eisenbahn- und Telegraphenverwaltungen und der mächtigsten Bankinstitute. Diese dominirende Stellung Montreals ist begründet in seiner geographischen Lage; hier hat ein weitverzweigtes Netz von Wasserverbindungen (Flüsse und Canäle) seinen Mittelpunkt, bis hieher konnten schon von jeher Seeschiffe den Lorenz befahren.

Allein das System des St. Lorenz, obschon ungleich wasserreicher, bildet keine leistungsfähige, durchgehende Strasse wie der Mississippi; zahlreiche Stromschnellen, selbst Wasserfälle unterbrechen seinen Lauf und den seiner Nebenflüsse. Namentlich zwischen den grossen Seen und Montreal lagen und liegen die Verhältnisse zum Theil noch sehr schlimm; für die weitgehenden Anforderungen des modernen Verkehres ist der Lorenz erst seit einigen Jahrzehnten erschlossen und die Arbeiten sind noch nicht ganz beendet. Jetzt ist zwischen Montreal und Quebec eine durchgehende Fahrrinne von 8·38 *m* (27½ Fuss englisch) hergestellt und dadurch die Concurrenzfähigkeit von Montreal als grossem Seehafen dauernd gesichert.

Die Hindernisse, welche sich oberhalb Montreal der Schiffahrt entgegenstellen, werden durch 6 Canäle mit einer Gesammtlänge von 114·24 *km* (71 Meilen englisch) umgangen, deren Tiefe allmälig von 3·66 *m* (12′ englisch) auf 4·27 *m* (14′ englisch) gebracht wird. Diese Canalbauten sind bereits so weit gediehen, dass schon heute Seeschiffe von 1500 *t* von Duluth an der Westspitze des Oberen Sees direct nach Liverpool fahren. In der Regel aber werden die Waaren in Montreal auf die weit grösseren Oceandampfer umgeladen. In wenigen Jahren werden Dampfer von 2000—3000 *t* direct von Europa die 1500 englische Meilen landeinwärts liegenden Häfen am Oberen See aufsuchen. Diese Thatsache muss tief einschneidend auf die Einwanderungs-, aber noch mehr auf die Exporttarife des nordamerikanischen (auch canadischen) Massenexports (Getreide, Holz) wirken.

Unter den seitlich zuströmenden Wasserverbindungen hat für Montreal die grösste Bedeutung der Ottawa-River, welcher oberhalb der Insel von Montreal auf der linken Seite in den St. Lorenzo mündet. Ungeheuere Felder von Baumstämmen schwimmen den Strom hinab, an Ottawa, der herrlich schönen Hauptstadt, vorüber, welche der Mittelpunkt des canadischen Holzhandels und der Holzindustrie

Hafen von Montreal (Massstab 1 : 97.000 d. Natur; Sonden und Höhen in Metern).



A H Stromschnellen von S. Mary (12 *km* stündl. Geschw.), **B** Strafhaus (Jail), **C** Wasserreservoirs, **D** Werften von S. Lambert, **E** Eisenbahnstation, **F** Leuchtfeuer, **G** Victoria-Röhrenbrücke über den Lorenzstrom, **J** Mount-Royal-Park, **K** Hôtel Dieu, **L** Notre Dame-Kirche, **M** Lachine-Canal, **N** Bassin des Lachine-Canales, **O** Victoria Pier, **P** City-Hall.

ist, und werden von Montreal oder Quebec aus nach allen Weltgegenden verschifft.

Eine dritte Wasserverbindung, wichtig für die Versorgung Montreals mit Kohlen, führt durch den Champlain-See nach New-York.

Auf diesen billigen Strassen versorgt sich der Handel Montreals, das um 463 *km* (260 Seemeilen) näher zu Liverpool und um 352 *km* (190 Seemeilen) näher zu Antwerpen liegt als New-York, die Metropole

des Handels an der atlantischen Küste Nordamerikas. Und doch braucht die „Empire City“ die Rivalität Montreals niemals zu fürchten, denn die äusserst strengen canadischen Winter beschränken seinen Seeverkehr auf höchstens 7 Monate im Jahre; im Winter ist Montreal eine Binnenstadt.

New-York und Boston sind in erster, Portland, Halifax und St. John in zweiter Linie die Winterhäfen Montreals. Diesen Verkehr sichern zwei Eisenbahnbrücken zu jeder Jahreszeit dem Platze Montreal. Die Verbindung mit zahlreichen Bahnlinien macht Montreal zum ersten und wichtigsten Eisenbahnknotenpunkte Canadas. Seit der Eröffnung der Canada-Pacificbahn im Mai 1886 hat es auch an internationaler Bedeutung gewonnen, denn dieselbe verbindet durch einen 4676 *km* (2·906 englische Meilen) langen und solid gebauten Schienenstrang Montreal mit Port-Moody, respective der Vancouver-Insel am stillen Ocean, und stellt in Verbindung mit der Intercolonial-Eisenbahn Halifax-Montreal (1376 *km* oder 850 englische Meilen) dermalen die kürzeste Ueberlandsroute zwischen Europa und Ostasien, respective Nordost-Australien her.

Die Linie Halifax-Vancouver, die einen Theil der „Empire-Route“ bildet, so genannt, weil sie ausschliesslich über Gebiet des britischen Reiches geht, bietet dem Handel Englands nach allen Häfen in Japan und China hinab bis Hongkong und dem Verkehre nach dem Nordosten Australiens einen bedeutend kürzeren Weg als über den Suezcanal. „Via Montreal“ besteht heute schon alle vierzehn Tage eine Postverbindung zwischen England und Ostasien; Briefe und werthvolle Güter, wie der Thee Japans, werden auf ihr versendet und auch die Reisenden bedienen sich ihrer im Sommer gerne, weil ihr Seeweg durch kühle Meere führt.

Die grosse Bedeutung dieser Canada-Pacificbahn liegt aber gar nicht in der Concurrenz im internationalen Verkehre, sondern darin, dass sie ein Pionnier der Cultur für Südcanada ist und dass sie auch den 311,000 km^2 grossen „fruchtbaren Gürtel“ Manitobas und die getreidereichen Nordweststaaten der Union dem Einflusse des Handels von Montreal zugeführt.

Allerdings hört man, wenn von Montreals Grösse gesprochen wird, noch ziemlich viel Zukunftsmusik, was der Mangel eines dicht bevölkerten Hinterlandes erklärlich macht, aber auch in Canada lebt man rasch und doppelt rasch, seit die Eisenbahnen das Innere erschliessen. Die Hauptsache ist, dass alle Zukunftswege über Montreal

gelenkt sind, dessen Handel übrigens schon heute ein bedeutender ist. Es ist der erste Einfuhrplatz des Landes; von den Summen der Zolleinnahmen der Dominion, die bis auf eine ganz kleine Ziffer von Einfuhrartikeln erhoben wurden, kommen auf Montreal allein fast zwei Fünftel.

Eingeführt werden Erzeugnisse der Industrie Amerikas und Europas, doch nur mehr die besseren Qualitäten.

Von Nahrungs- und Genussmitteln verdienen im Import aus dem Auslande Erwähnung: Reis, Kaffee, Thee und Tabak; Rohzucker (1887 um 3 Millionen Dollars) zum Theile auch aus Europa stammend und Droguen; Salz und Soda werden vornehmlich aus dem Vereinigten Königreiche gebracht. Von dort und aus Deutschland kommen Eisen- und Stahlwaaren (Werth 1887 4 Millionen Dollars). Für die heimische Industrie sind Baumwolle und Jute bestimmt. Mit Steinkohlen versorgt man sich aus den Seeprovinzen der Dominion und aus der Union.

Gewissermassen den Uebergang zum Export bilden die Artikel, welche wie Weizen, Weizenmehl und Mais aus der Union kommen und Montreal im Transito nach dem Osten passiren.

Der wichtigste Stapelartikel Montreals ist lebendes Vieh (1887 für 14·7 Millionen Dollars), welches nach Europa verschifft wird. Darin ist Montreal bahnbrechend aufgetreten; es steht heute in der Ausdehnung seines Exportes von lebendem Rindvieh nur hinter New-York zurück, während es in der Schafausfuhr die führende Stellung behauptet.

In grossen Stock-Yards, d. h. Viehhöfen, die durch Geleise mit der Grand-Trunk-Eisenbahn in Verbindung stehen und 10.000 Stück Rindvieh und ebensoviel Schafe fassen, erholen sich die Thiere von der Eisenbahnfahrt. Zu 300 bis 600 Stück lebendes Rindvieh werden auf einem Dampfer verladen, statt eines Ochsen können je 8—9 Schafe in einem gleichen Raume untergebracht werden. Im Frühjahre geht meist Vieh nach England, welches den Winter über in Brennereien gemästet worden. Schafe werden Juni bis August verschifft, nachdem sie die Sommerweide gehabt haben. Die Schiffe, welche Vieh verfrachten, können bei dem geringen Gewichte desselben fast eben so viel Getreide einnehmen, wie ohne Vieh [1]). So stützt der Viehhandel den Getreidehandel. Von thierischen Producten werden noch Käse und Eier exportirt. Das Pflanzenreich lieferte Weizen und Weizenmehl, Mais und Hafer (zusammen 4—6 Millionen Hektoliter) und Erbsen (0·6—1 Million Hektoliter) meist für England; Holz für Grossbritannien und Südamerika zum Exporte; von Producten des Mineralreiches gehen Phosphate nach England und Deutschland.

Der Gesammthandel Montreals erreichte folgende Werthe:

	Einfuhr	Ausfuhr
	Dollars	
1884	36,052.517	27,458.834
1885	33,710.604	25,933.313
1886	36,694.080	27,925.872
1887	35,515.346	29,391.295

[1]) Sering. Die landwirtschaftliche Concurrenz Nordamerikas S. 324 ff.

Montreals Schiffsverkehr 1886/87 betrug:

		Schiffe	Register-Tons	Darunter Dampfer	Darunter Register-Tons
Eingelaufen:	Von der See	353	565.601	nicht ausgewiesen	
	Aus dem Innern . .	739	139 998	71	27.837
	Im Küstenhandel .	2.948	1,095.216	1.437	835.620
		4.040	1,800.817		
Ausgelaufen:	In die See	409	621.114	nicht ausgewiesen	
	Nach dem Innern .	646	99.118	45	16.009
	Im Küstenhandel .	3.239	1,069.067	1.374	793.480
		4.294	1,789.299		
	Gesammtverkehr . . .	8.334	3,590.116		

Der Verkehr mit der See ist wohl nicht nach Dampfern und Segelschiffen gesondert ausgewiesen, aber wir wissen, dass die Segelschiffe mit kaum 8 Percent des Tonnengehaltes daran betheiligt sind, weil sie sich stromaufwärts bugsiren lassen müssen, was etwa 1 Dollar pro Tonne kostet.

Die englischen Schiffe dominiren nach Zahl und Tonnengehalt im Seeverkehre (1886/87 903.818 Tonnen), dann folgen die canadischen (1886/87 213.783 Tonnen); unter den Schiffen fremder Flaggen sind die deutschen die wichtigsten, neben ihnen sind noch Schweden und Norwegen zu nennen.

Zwischen Montreal und Europa bestehen 11 regelmässige Dampferlinien, von welchen 9 nach England, 1 nach Antwerpen und 1 nach Hamburg gehen.

Der Verkehr im Löschen und Laden wickelt sich rasch ab; denn den Schiffen steht ein ganz modern eingerichteter Quai in der Länge von 7·6 *km* (4·7 engl. Meilen) zur Verfügung, an welchem die Dampfer anlegen können. Der Hafen ist des Nachts elektrisch beleuchtet.

In Montreal bestehen eine Börse für Effecten und Devisen (Stock-Exchange) und eine Getreidebörse.

Consulate haben in Montreal: Argentina, Belgien, Brasilien (G. C.), Chile (G. C.), Deutsches Reich, Frankreich (V. C.), Hawaïi, Italien (G. C.), Liberia, Niederlande (V. C.), Oesterreich-Ungarn, Peru, Spanien (V. C.), Schweden und Norwegen (V. C.), Vereinigte Staaten von Amerika (G. C.), Uruguay.

Quebec.

Die malerische Lage von Quebec und der landschaftliche Reiz seiner Umgebung wirken auf jeden Besucher des Lorenz-Stromes völlig überraschend. Diese Thatsache erklärt es zur Genüge, dass der Localpatriotismus der Bewohner diese Eigenschaft der Stadt selbst über den herrlichen Anblick von Constantinopel, Neapel, Rio Janeiro und anderen wegen besonderer Reize berühmten Punkten zu stellen pflegt.

Gewiss ist, dass nur sehr wenige Gebiete der Erde das Gesammtbild von Quebec an Herrlichkeit und Reiz zu überbieten vermögen.

Die von der mächtigen und als uneinnehmbar geltenden Citadelle gekrönte Stadt bedeckt, wie aus dem Plane zu ersehen, den Hügelzug einer Halbinsel, welche durch die Mündung des St. Charles-Flusses gebildet ist. Auf steilen Felsenwänden, zu deren Füssen der

Quebec.

Stadttheil Champlain längs des Ufers entstanden ist, klimmen an der Ostseite die Festungswerke bis zum 106 *m* hoch gelegenen Niveau der Citadelle hinan. Gegen Westen zu entfaltet das Häusergewirre von Quebec seine malerischen Massen, die hineingreifen in die grüne Uferlandschaft des St. Charles-Flusses.

Ein blendendes Panorama entzückt den Besucher der berühmten Dufferin- und Durham-Terrace, die, 70 *m* über dem Hafen gelegen, der fashionabelste Platz von Quebec ist. Majestätisch wälzt zu Füssen des Beschauers der blaue Lorenzstrom seine von zahllosen Schiffen jeder Art belebten Wogen dem Ocean zu. Zwischen Segel-

schiffen und kleineren Fahrzeugen schiessen die grossen palastähnlichen Salondampfer und die prächtigen Könige der Oceane mit voller Kraft daher, und längs der Ufer sind Hunderte von Fahrzeugen in langgestreckter Linie mit Laden und Löschen beschäftigt. Besonders anziehend und lebhaft ist das Hafenbild, wenn im Frühjahre bei Eröffnung der Schiffahrt die Frühlingsflotte (spring-fleet, auch fall-fleet) mehrere hundert Schiffe stark, auf einmal im Hafen erscheint, um den durch fünf Monate brach gelegenen Seeverkehr wieder aufzunehmen.

Gegenüber von Quebec erblickt man die an den Abhängen eines grünen Höhenzuges gelagerte Stadt Levis. Zwischen Häusergruppen unterscheidet man Kirchen, Klöster, Schulen und weiter zu gegen Point Levis reizend in Gärten gebettete Villen. Auf der Levis-Höhe sind zum Schutz des Hafens drei starke Forts erbaut. Weiter ostwärts erscheint der grüne Rücken der Insel Orleans (vormals Bacchus-Insel genannt), eines fruchtbaren Eilandes, an dessen Südseite die Schifffahrtstrasse vorbeiführt. Prächtig ist auch das Bild des linken Stromufers, längs welchem blühende Ortschaften, wie St. Anne, Chateau Richer, L'Ange Gardien und Beauport, vom grünen Hintergrunde reizend sich abheben. Dort gewahrt man die Nebelwolke des gewaltigen, über den 80 *m* hohen Abgrund stürzenden Montmorency-Wasserfalles. Den Horizont endlich begrenzen formenreiche Höhenzüge, deren äusserste im Azur des Firmamentes aufgehen.

Die „Terrace" ist der Brennpunkt der Gesellschaft von Quebec, die dort während der Sommernachmittage und Abende den Klängen der Musik lauscht. Einen besonderen Reiz gewinnt die mit sechs Kiosken gezierte Promenade durch die anerkannte Schönheit der Frauenwelt und die Eleganz ihrer Haltung. Ueberhaupt hat die innige Durchdringung der englischen und französischen Bevölkerungselemente in Canada eine liebenswürdige Bevölkerung geschaffen, die ebenso die englische Derbheit wie den leichtfertigen französischen Sinn abgestreift hat.

Am 19. September 1889 ereignete sich in unmittelbarer Nähe der Dufferin-Terrace eine entsetzliche Katastrophe, die ganz Quebec in Trauer und Bestürzung versetzte.

Von dem die Königsbastion der Citadelle tragenden Felsen löste sich Abends 7½ Uhr eine Erd- und Felsmasse im Gewichte von vielen Tausenden von Tonnen und stürzte mit ungeheurer Wucht in die gegen 100 *m* unterhalb liegende Champlainstrasse, wo sieben Häuser vollständig zertrümmert und über einhundert Menschen unter fast acht Meter hohem Gerölle begraben wurden.

Aehnliche Katastrophen, die man den Einflüssen von langanhaltendem Regen zuschreibt, ereigneten sich an demselben steilen Absturze zu wiederholtenmalen, so 1841 und 1852. In beiden Fällen wurden Häuser zermalmt und gingen Menschen zu Grunde.

Auch die Dufferin-Terrace wird nach der neuesten Katastrophe für unsicher gehalten.

Im Jahre 1881 wurden die unterhalb der Felswand gelegenen Häuser weggerückt und ein äusserst starker Schutzdamm, der etwaige Felsstürze aufhalten sollte, errichtet.

An der Nordseite der Terrace vermittelt ein Elevator die Verbindung mit der Unterstadt (Lower Town), die von Cap Diamond an gegen den St. Charlesfluss immer mehr an Breite gewinnt. Die Oberstadt (Upper Town), welche nebst Kirchen grösstentheils öffentliche Gebäude enthält, ist dagegen in den Festungswerken eingeschlossen, deren höchstes Object die vorgenannte Citadelle ist. Das Observatorium der letzteren liegt unter 46° 48′ nördl. Breite und 71° 12′ westl. Länge von Greenvich.

Im Gouverneursgarten der Oberstadt erhebt sich der 20 *m* hohe Obelisk des 1827 enthüllten Wolfe- und Montcalm-Monumentes.

Gegen Südwest dehnt sich das Hochplateau Abrahamplain, auf welchem General Wolfe das französische Heer von Canada schlug und dadurch das Schicksal der Colonie entschied.

Quebec besitzt einige prächtige Kirchen, wie die französische Basilika, die an Reliquien reiche Kirche der Ursulinerinnen, die englische Kathedrale u. a. m. Bedeutend, wenn auch nicht in dem Masse wie in Montreal, ist die Zahl der Wohlthätigkeits- und Bildungsanstalten von Quebec, das in jeder Hinsicht den Ruf einer interessanten Stadt rechtfertigt.

Letzter Zeit ist nahe der Mündung des St. Charlesflusses der grossartige neue Hafen entstanden, der zwei Bassins (Docks) von 1200 *m* Länge und 300 *m* Breite enthält, die durch einem mit Waarenhäusern versehenen Wellenbrecher geschützt sind und mit dem im dorischen Style aufgeführten Zollgebäude in Verbindung stehen.

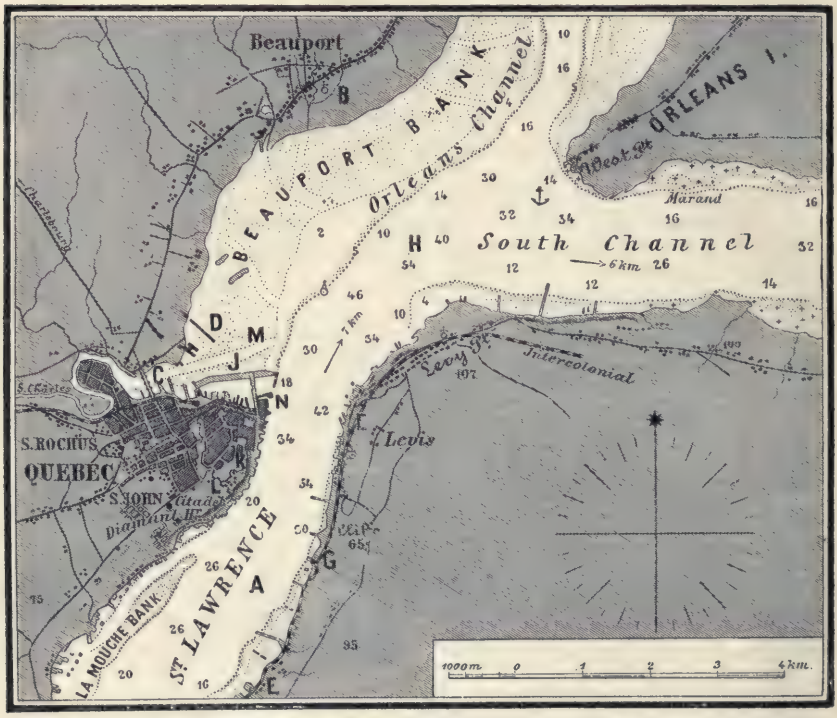
Ein ähnliches Hafenbassin ist auch bei Levis-Point vorhanden, wie denn für die Bedürfnisse der Schiffahrt auch noch durch acht Schwimmdocks und Aufholwerften bestens vorgesorgt ist.

Nicht in jedem Winter überzieht die Gewässer des Lorenzstromes eine feste Eiskruste, doch ereignet es sich, dass die reissende Strömung den Eisstoss zu einer imposanten Brücke (Ice-Bridge) staut,

über welche hinweg das Volk hinüber nach Point Levis und von dort nach der Insel Orleans wallt.

Quebec im Mittelpunkte eines rein französischen Gebietes, hat seinen französischen Charakter noch viel treuer bewahrt als Montreal. Fast der ganze öffentliche Verkehr, alle Aufschriften, Ankündigungen bedienen sich der französischen Sprache. Allerdings hört man dort

Hafen von Quebec (Massstab 1 : 100.000 d. Natur; Sonden und Höhen in Metern).



A Hafen von Quebec, **B** Kirche von Beauport, **C** Dochester-Brücke, **D** Maritime Etablissements, **E** Werften und Docks, **G** Eisenbahnstation, **H** Bassin von Quebec, **J** Neuer Hafen und Docks, **K** Dufferin-Terrace, **L** Citadelle, **M** Mündung des St. Charles-Flusses, **N** Zollamt (Custom-House).

nicht das moderne Französisch, sondern die Sprache der Periode Ludwig XIV., der Zeit der grossen Classiker. Selbstverständlich ist auch in Sitte und Tracht die Vergangenheit vielfach conservirt.

Die Bedeutung des Flusshafens Quebec ist nicht mehr dieselbe, wie im vorigen Jahrhundert, wo er die wirkliche „Capitale“ des französischen Canada gewesen. Es musste dem jüngeren Montreal als Handelsplatz weichen, weil es zu weit entfernt ist von den Quellen des Wohlstandes der Dominion of Canada.

Der Hafen zwischen der Stadt und der Insel Orleans ist 50 *m* tief und bietet der grössten Flotte Raum, allein er ist des Eises halber bloss vom April bis November offen.

Hesse-Wartegg nennt Quebec mit Recht die Portierloge des Continents; denn die Schiffe, welche von und nach Montreal gehen, landen wohl auch zum grossen Theile an den Quais von Quebec, aber sie führen seinem Handel wenig Nahrung zu.

Der Import dient nur der Befriedigung der localen Bedürfnisse.

In Quebec mit Beauce und Rivière du Loup wurden 1886/87 686.393 Dollars Zölle erhoben, das sind wenig mehr als 3 Percent des ganzen Zollertrags der Dominion of Canada.

Im Exporthandel steht obenan der Holzhandel. Auch der Walfischfang ist eine wichtige Erwerbsquelle für Quebec.

Der Schiffsverkehr von Quebec erreichte 1886/87 folgende Ziffern:

		Schiffe	Tonnen	Davon Dampfer mit	Tonnen
Eingelaufen:	Von der See	510	604.367	nicht ausgewiesen	
	Flusswärts	79	9.108	3	996
	Im Küstenhandel .	3.102	650.311	1.024	527.149
		3.691	1,263.786		
Ausgelaufen:	In die See	469	463.449	nicht ausgewiesen	
	Flusswärts	57	6.127	—	—
	Im Küstenhandel .	3.102	650.311	1.024	527.149
		3.628	1,119.887		
	Gesammtverkehr	7.319	2,383.673		

Im Seehandel ist die englische Flagge die wichtigste (1886/87 336 Schiffe mit 548.038 Tonnen), dann folgen die fremden Flaggen, unter denen Schweden, Norwegen und Deutschland hervorragen; aber auch holländische, russische, französische und argentinische Schiffe besuchen Quebec, wohl meist um Holz einzunehmen. Die canadische Flagge spielt die kleinste Rolle. Wie sich bei einem Hafen, der Holz exportirt, von selbst versteht, geht ein ansehnlicher Theil der Schiffe in Ballast ein.

Consulate: Vereinigte Staaten von Amerika, Argentina (G. C.), Belgien (G. C.), Chile, Deutsches Reich, Frankreich (G. C.), Portugal, Schweden, Norwegen, Spanien (G. C.).

Halifax und St. John.

Der allgemeine Charakter der Bodenfläche von Neu-Schottland gleicht vielfach jenem von Canada. Wir finden dasselbe flache von Flüssen und Wasserläufen durchsetzte Hügelland, Seen und Wälder vor, wie in Canada.

Die Südost- oder atlantische Küste ist daher sehr reich an tief eingeschnittenen Buchten und Häfen und nur allmälig senkt das Land sich zu grossen Meerestiefen herab. Im Durchschnitte findet man erst 12 Seemeilen seewärts der Küste eine Wassertiefe von 100 *m*.

Einer der schönsten Häfen der Erde ist jener von Halifax, der in die Chebucto-Bay einmündet und in dem malerischen „Bedford-Basin", einem kleinen Binnenmeere, ausläuft.

Er erstreckt sich 15 Seemeilen weit in nördlicher Richtung und besitzt Raum und Wassertiefe für jede Zahl der grössten Oceanschiffe. Die Hafenzufahrt ist durch fünf prächtige Leuchtthürme markirt und bei Nebelwetter, das die einsetzenden Seebrisen zu begleiten pflegt, werden die Schiffe durch drei Nebelhörner gewarnt.

Es ist keineswegs ein blendendes Bild, das Halifax und seine Umgebung zu bieten vermag — denn es fehlt durchaus an kräftiger Terrainbewegung — und wenngleich einzelne Partien nicht reizlos, ja manche, wie die grüne Pleasantspitze, sogar malerisch uns entgegenblicken, so ist doch der Gesammteindruck der Gegend ein ausgesprochen monotoner.

Als Hauptwaffenplatz der englischen Land- und Seestreitkräfte in Amerika hat Halifax eine bedeutende Zahl von Befestigungen erhalten, deren massige Formen auf Hügeln und Inseln zu bemerken sind.

Durch eigenthümliche Verhältnisse ist der Platz viel rascher eine Kriegsstation geworden, als er zu einem Handelsemporium gedeihen konnte, denn 1749 durch eine Expedition unter Edward Cornwallis, Gouverneur von Neu-Schottland, gegründet, wurde das kaum

entstehende Halifax sogleich als Sammelpunkt für die gegen Canada aufzubietenden Streitkräfte bestimmt, und eine ähnliche Rolle fiel dem Hafen während des Unabhängigkeitskampfes und in der Zeit der napoleonischen Kriege zu.

Erst nach Aufrichtung der amerikanischen Union ward hier, wie überhaupt in Canada, die commercielle Thätigkeit durch die Einwanderung vieler Tausende königstreuer Elemente (die exilirten Loyalists) belebt und begann Halifax — seither zur Hauptstadt von Neu-Schottland erhoben — als Handelsplatz aufzustreben.

Die Stadt bedeckt die flachen Böschungen einer Halbinsel, welche durch den tief eindringenden „Nordwestarm“ gebildet ist. Die breiten, geraden und senkrecht sich kreuzenden Strassenzüge charakterisiren die Stadt als eine neue Schöpfung; noch mehr erwecken diesen Eindruck aber die mitunter reizend stylisirten hölzernen Häuser, aus welchen das Gros der Baulichkeiten besteht. Im sogenannten „brick district“ (Ziegeldistrict), dem Geschäftstheil der Stadt, dürfen übrigens keine neuen Holzhäuser mehr gebaut werden. Halifax besitzt jedoch auch schöne und imposante Steinbauten, wie die City-Hall, den Bahnhof, das Post- und Zollamt, mehrere Kirchen u. dgl.

Die unter 44° 39′ nördl. Breite und 63° 34′ westl. von Greenwich und 75 *m* über dem Meere liegende Citadelle überragt die Stadt und kreuzt das Feuer mit der gewaltigen Redoute der Georgsinsel, welch letztere dem sehr belebten Quai gegenüberliegt.

Längs des Quai führt die langgestreckte Water-Street, die Haupthandelsstrasse von Halifax, an welcher die Werften und Waarenhäuser liegen und der grosse Seeverkehr pulsirt. Dort sind die Anlegeplätze der Oceandampfer und der Ferryboote, welche die Verbindung mit dem industriellen Vororte Dartmouth besorgen, der gegenüber der Stadt auf der östlichen Hafenseite freundlich an der Küste lagert. Am Quai liegt weiter nördlich das weitläufige 1758 gegründete Seearsenal (Navy Yard) der englischen Flottenstation, das zu den grössten ähnlichen Etablissements am amerikanischen Continente zählt und neuestens einen Trockendock in Granitbau erhielt, der Schiffe bis zu 170 *m* Länge aufnehmen kann.

Anschliessend an das Arsenal erblickt man das hübsche Gebäude der Intercolonial-Eisenbahn, deren Endstation Halifax bildet. Der Schienenstrang führt von hier längs der Küste nördlich, übersetzt auf einer Pfeilerbrücke die Enge des Bedford-Basins, berührt Dartmouth und zieht dann weiter gegen Canada.

Eine der reizendsten Strassen von Halifax ist die mit hübschen Privathäusern und anmuthigen Gärten gezierte Pleasant Street; sie führt zum ausgedehnten Parke Pleasant Point, einem bevorzugten Vereinigungsorte der Stadtbevölkerung. Der weitläufige Grund ist Eigenthum der Regierung, wird aber von dieser gegen einen Pachtzins von einem Shilling per Jahr der Gemeinde überlassen.

Halifax hat 36.000 Einwohner, es ist eine englische Stadt und seine kräftige Bevölkerung wohl geeignet für Handel und Schiffahrt.

Halifax.

In dem gesegneten Neu-Schottland blühen Ackerbau, Viehzucht und Bergbau. Die Kohlen, welche meist bei Truro, in der Nähe von Halifax, gewonnen werden, finden ihren Markt in Neufoundland, in der Union und in Westindien. Die Hauptquellen des Wohlstandes sind jedoch die ausgedehnten Waldungen, welche das Innere der Halbinsel bedecken, und der Fischfang in den zahlreichen Seen und deren Abflüssen, sowie an den Küsten und auf der Neufoundland-Bank. Der Werth der Fischereiproducte Neu-Schottlands beträgt jährlich über 8 Millionen Dollars, das sind etwa 45% des Gesammtertrages der Dominion of Canada; die Fische finden, wie das Holz, Absatz in England, Südamerika und Westindien.

Halifax, welches den grössten Theil dieses Handels besorgt, wäre schon dadurch ein nennenswerther Hafen. Seine von Jahr zu Jahr steigende Bedeutung liegt aber darin, dass es für die ganze Ostküste Canadas der Winterhafen ist.

Im Gegensatze zu Quebec und Montreal, mit denen er in Eisenbahnverbindung steht, wird dieser Hafen auch während der kalten Wintermonate nicht zu oft vom Eise gesperrt. Alle grossen überseeischen Dampferlinien, die im Sommer Montreal besuchen, laufen im Winter Halifax an; für die grossen Fischerflotten Neu Schott-

Hafen von Halifax (Massstab 1 : 120.000 d. Natur; Sonden und Höhen in Metern).

A Hafen von Halifax, **B** Einfahrt zum Hafen, **C** Post-Amt, **D** Point-Pleasant-Park mit Prince of Wales-Thurm, **E** Eisenbahnstation, **F** Leuchtfeuer, **G** City-Hall.

lands, welche alljährlich die Küsten Neufoundlands und Labradors besuchen, ist Halifax eine Hauptstation. Von hier aus wird auch St. Johns, die Fischermetropole des verarmenden Neufoundlands mit Lebensmitteln versorgt; ausserdem ist Halifax der einzige Punkt der Dominion, in welchem England eine Garnison (1480 Mann) hält. All das vereinigt sich, um Halifax viel Leben und grossen Reichthum zu-

zuführen. Heute verräth schon der erste Blick auf die regelmässig gebaute Stadt mit ihren grossen Docks, dass man sich in einem der grössten Handelshäfen Ostcanadas befindet.

Der Schiffsverkehr von Halifax betrug 1886/87:

		Schiffe	Tonnen	Davon Dampfer mit	Tonnen
Eingelaufen:	Ueberseeische	1.016	593.681	nicht ausgewiesen	
	Im Küstenhandel . .	2.859	169.577	142	78.780
	Zusammen . . .	3.875	763.258		
Ausgelaufen:	Ueberseeische	1.231	581.874	nicht ausgewiesen	
	Im Küstenhandel . .	2.919	284.720	185	114.480
	Zusammen . . .	4.150	866.594		
	Gesammter Schiffsverkehr . .	8.025	1,629.852		

Die britische Flagge hat im Verkehre von Halifax das Uebergewicht; die canadische aber auch eine viel grössere Bedeutung als die fremden Flaggen. Unter den letzteren ragen hervor die der Vereinigten Staaten von Amerika, von Schweden und Norwegen und des Deutschen Reiches.

Ein Viertel des gesammten Tonnengehaltes der einlaufenden Schiffe kommt in Ballast.

Halifax ist der Ausgangspunkt (vom atlantischen Ocean gerechnet) der ausschliesslich britischen Eisenbahnlinie, welche durch den Continent von Nordamerika führt.

In demselben Masse als dieser grosse „Cultur-Pionnier" das Hinterland bis Columbia hebt, in demselben Masse steigt Halifax an Bedeutung. Schon heute ist es End- oder doch Anlaufstation für zahlreiche Dampferlinien.

Die Verbindung mit Europa besorgt neben den Linien, die nur im Winter Halifax anlaufen, die Allan-Line, die jeden zweiten Dienstag von Liverpool über Queenstown, St. Johns (Neufoundland) nach Halifax und Baltimore geht. Halifax liegt für den Verkehr mit Europa günstig, da seine Entfernung vom St. Georgs-Canal um 800 Seemeilen kleiner ist als die New-Yorks. Daher landen auch nicht weit von ihm im Nordwesten fünf von den zehn transatlantischen Kabeln, die für den telegraphischen Verkehr Europas mit Nordamerika bestimmt sind. Drei Kabelleitungen gehen von dort weiter nach den Vereinigten Staaten.

Consulate: Belgien, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich (V. C.), Hawaïi, Italien, Niederlande (V. C.), Oesterreich-Ungarn, Portugal, Schweden und Norwegen (V. C.), Vereinigte Staaten von Nordamerika (G. C.), Uruguay.

Wir schliessen hier, wie wir glauben ganz naturgerecht, die Beschreibung von St. John in Neubraunschweig an, das berufen scheint, einen Theil des Exportes aus dem Innern Canadas, soweit er heute über Halifax geht, an sich zu ziehen.

St. John hat 26.127 Einwohner (1881); es liegt an der Fundy-Bai und an der linken Seite der Mündung des St. John River, der bis Fredericktown aufwärts von Seedampfern befahren wird.

Neu-Braunschweig ist ein Land der Zukunft; heute ist sein Inneres fast zu vier Fünftel von Urwald bedeckt, der nur durch die Läufe der Flüsse und zahlreiche Seen unterbrochen wird. Auf diese

Art ist es wohl sehr erklärlich, dass sich das ganze Geschäftsleben dieses Platzes um die zwei Artikel Holz und Fische dreht.

Die kolossalen Holzmassen, welche im Frühjahre und Herbst den St. John River herabschwimmen, werden theils hier schon zum Schiffbau benützt oder in alle Welt, vor allem nach Grossbritannien verschifft. Hier werden auch grossartige Flosse, „Ocean Timber Rafts" zusammengestellt, die ein Gewicht von 7000 bis 8000 Tonnen haben und von Dampfern geleitet, auf dem Meere nach New-York gehen.

Im Jahre 1888 wurde dort ein Holzlager von 32 Millionen Quadratfuss überwintert, die Verschiffungen von Dielen und Brettern beliefen sich auf 156,035.720 Quadratfuss, von Fichtenholz wurden 457 Tons ausgeführt, von Birkenholz 5221 Tons.

In Neu-Braunschweig erreicht der Werth aller Fischereiproducte 3¼ bis 4 Millionen Dollars. Geradezu unglaublich ist der Fischreichthum der Flüsse und Seen, namentlich an Lachsen und Lachsforellen.

Der Schiffverkehr von St. John betrug 1886/87:

	Schiffe	Tonnen	Davon Dampfer mit	Tonnen
Eingelaufen: Ueberseeische	2.252	493.727	—	—
Im Küstenhandel . .	2.614	205.175	241	65.087
Zusammen . .	4.866	698.902		
Ausgelaufen: Ueberseeische	2.336	508.091	—	—
Im Küstenhandel . .	2.506	231.660	185	114.480
Zusammen . .	4.842	739.751		
Gesammter Schiffsverkehr . .	9.708	1,438.653		

Die Summe der Tonnenzahl der englischen und canadischen Schiffe erreicht nicht die der fremden Flaggen, von denen die der Vereinigten Staaten neun Zehntel umfasst. Neben ihnen sind noch erwähnenswerth die Schiffe unter norwegischer, schwedischer und spanischer Flagge.

Aehnlich wie in Halifax verspürt man auch bereits in St. John die Wirkungen der allgemeinen Entwicklung Canadas und sucht die günstige Position durch künstliche Nachhilfe so weit als möglich auszunützen.

Zu dem alten Anschlusse an die nach Halifax führende Intercolonialbahn bei Moncton, das an dem Nordende der Fundy-Bay liegt, erhielt St. John 1889 eine kürzere Verbindung nach Quebec und Montreal durch eine Bahn, die, das Gebiet der Union durchschneidend, längs des Flusses St. John nach Norden führt.

Man erwartet, dass ein beträchtlicher Theil der bisher über die Vereinigten Staaten eingeführten Waaren direct nach Canada über St. John verschifft werden wird, dessen Hafen nie zufriert.

Als Importplatz war St. John schon vor Eröffnung dieser neuen Eisenbahnlinie ziemlich wichtig, seit ihrer Eröffnung steigert sich seine Bedeutung entschieden.

Canada macht sich aber in Bezug auf jede Art des eigentlichen Verkehres in demselben Masse von der Union unabhängig, als die Chancen seiner eigenen Entwicklung durch die Einwanderung steigen.

Consulate: Chile (V. C.), Deutsches Reich, Frankreich (C. A.), Hawaïi, Niederlande (V. C.), Spanien (V. C.), Schweden und Norwegen (V. C.), Uruguay, Vereinigte Staaten.

Boston.

Durch die Fährlichkeiten der Einfahrt sind wir in den geschützten Bereich des inneren Hafens vorgedrungen. Meilenlang, unabsehbar liegt von Thürmen und hohen Schloten überragt die Häusermasse von Boston vor unserem Blick. Von zahllosen Schiffen sind die Quais und Ankerplätze besetzt und reges Treiben belebt die Hafenfläche.

Der gewaltige Kern von Boston, das ursprüngliche Tremont, bedeckt den hügelförmig gekrümmten Rücken einer Halbinsel; er tritt aus dem Häusermeer scharf und symmetrisch hervor.

Wie es jetzt dort am höchsten Punkte glitzert, ja zu hellem Glanze aufflammt, als ergösse von dort aus die warme Glut des Lebens sich über Stadt und Land! Der magische Lichtquell, der seine Strahlen weit und breit entsendet, ist die mächtige goldene Kuppel des Repräsentantenhauses (State-House) von Massachusetts. So dominirend strebt das Bauwerk auf, so hervorragend ist seine Lage, dass es von jedem Punkte des vielgewundenen Hafens stets als ein auffallendes und bestechendes Hauptobject im Stadtbild erscheint. Die gleissende Kuppel ist so recht das Wahrzeichen Bostons, ja selbst des gewaltigen Reiches der nordamerikanischen Union, und der Glanz, den ihre kühn gewölbte Fläche auf das reiche Emporium zu ihren Füssen ausstrahlt, ist dem Glanze jener Freiheit vergleichbar, die weite Rechte verleiht, aber auch ernste Pflichten auferlegt. Unter ihrer Herrschaft allein konnte die überschäumende Flut eines kraftvollen Lebens bis tief in die weitesten Bevölkerungsschichten eindringen und, in tausend Formen beglückend, den Aufbau der grossartigen Verhältnisse begünstigen, die unter dem Sternenbanner der Union so ungeahnt, so völlig wunderbar sich ausgestaltet haben.

Das freiheitliche Selbstbestimmungsrecht schuf dort eine neue Gesellschaft, welche durch Intelligenz, tüchtige Lebensanschauung,

Selbständigkeit, Streben nach höherer geistiger Bildung, durch Fleiss und Beharrlichkeit, wie nicht minder durch Unternehmungsgeist und ernste humanitäre Gesinnung ausgezeichnet ist.

Solche in der Majorität eines grossen Volkes wirkende Eigenschaften müssen den Rahmen seiner Entwicklung immer mehr ausweiten, und so gewaltig ist der Triumphzug der letzteren, dass es gegenwärtig keines Menschen geistigem Blicke noch vergönnt ist, die endlichen Ziele, welchen die neue Gesellschaft mit ihrem socialistischen Drängen, ihrer Frauenemancipation zustrebt, auch nur zu ahnen.

Die weiteste Ausbildung und Verwerthung der Geistesgaben und der Arbeitskraft ist aber der Angelpunkt aller Bestrebungen in der Union. Jede Beschränkung in dieser Hinsicht hätte den Gang der Dinge unnachsichtlich in kleinliche Verhältnisse zurückgedrängt und die Bevölkerung unfähig gemacht, den reichen Segen, mit dem die Natur die unermesslichen Strecken des Reiches überhäufte, einstmals in vollwerthige, geistige und materielle Wohlfahrt umzusetzen.

Allerdings steht heutzutage die Bewältigung der Natur und die Ausbeutung der Bodenschätze noch im Vordergrund der Volksthätigkeit, wodurch der Kampf ums Dasein zu grosser Schärfe zugespitzt wurde, aber gleichwie diese Richtung zu den staunenswerthen Leistungen der Union auf den Gebieten der Production und Technik geführt hat, ebenso lässt sich zuversichtlich erwarten, dass auch die höhere Geistesthätigkeit, die in den mächtig angewachsenen Grossstädten der Union lebhaft zu Tage tritt, für Kunst und Wissenschaft immer breitere Grundlagen schaffen und in nicht ferner Zeit den gleichen Bestrebungen der alten Welt ebenbürtig zur Seite stehen wird.

Angesichts der enormen Ausbreitung von Boston, dessen Gebiet heute eine Fläche von 9564 Hektaren oder zwei geographischen Quadratmeilen einnimmt, vermag der Beschauer nur schwer mit der Thatsache sich abzufinden, dass hier, wie allwärts in den gottgesegneten Ländereien der Union, vor 260 Jahren tiefer Urwald, in dem der barbarische Ruf des Indianers mit dem Gebrülle des Raubthieres sich mengte, den Boden bedeckte. Welche vereinigte Kraft und Ausdauer musste aufgeboten werden, um in so kurzer Zeit aus dem Nichts einen der gewaltigsten Brennpunkte des Weltverkehres und einen geistigen Vorposten der Union zu schaffen!

Der Massenzuwachs der Entwicklung fällt jedoch erst in die Zeit der Eisenbahnen, also in die Periode des Dampfes.

Versenken wir uns nun in die Vergangenheit, um eine Vorstellung des interessanten Werdeprocesses von Boston zu gewinnen

Bald nach Gründung der niederländischen Colonie Novum Belgium (New-York) erschienen an vielen Küstenpunkten Neu-Englands (gegenwärtig die Staaten Maine, New-Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island und Conecticut) die Colonnen der ersten Ansiedler aus Grossbritannien.

Bei Plymonth, in einer Bucht südlich von Boston, wohin gegenwärtig die Old Colonial-Eisenbahn führt, landete im Jahre 1620 die zu historischer Berühmtheit gelangte Schar der Puritaner, der Stammväter einer Aristokratie nach amerikanischem Zuschnitt, die heute mit Stolz auf die Thaten ihrer Vorfahren, der „Pilgerväter", zurückblickt.

In Salem, 20 *km* nördlich des heutigen Boston, entstand gleichfalls eine Colonie, die aber 1630 verlassen und nach Charlestown verlegt ward. Auch letzter Punkt entsprach nicht, weil dort gutes Trinkwasser fehlte, und so wanderte man am 17. September 1630 nach der knapp anliegenden Halbinsel Trimountain, später Tremont (von den Indianern Shawmutt) genannt, deren drei Hügel ihr den Namen gaben. Dort entstand die Niederlassung Boston, das an die gleichnamige Stadt in England erinnern sollte, von wo viele der Colonisten — und unter diesen neben dem Gouverneur Winthrop ihr bedeutendster Mann, Isaac Johnston — herstammten.

Boston ward infolge seiner günstigen Lage alsbald zum Centrum der Colonie Massachusetts, ein Name indianischer Abstammung, gewählt. Rasch waren andere Küstenorte angesiedelt und in den ersten zehn Jahren kamen 20.000 Einwanderer nach Boston. Die Stadt besass 1639 bereits eine bewaffnete Macht von 1000 Mann, und die Colonie Neu-England zählte 1674 schon 120.000 Einwohner.

Während der Befreiungskämpfe spielte Boston, wo die republikanische Strömung der Geister gegen die Bedrückung der Colonie durch die englische Regierung zum Durchbruch kam, eine wichtige Rolle.

1770 geschah in der jetzigen State-Street (damals King Str.) ein Angriff des Volkes gegen englische Soldaten, andere blutige Demonstrationen folgten und die Vernichtung der ungeheuren Theeladungen im Hafen zeigte die ganze Erbitterung der Bevölkerung gegen die ausbeutende Gesetzgebung Englands. Die Theeschiffe waren Ende November und anfangs December 1773 angekommen, und als am 16. December die Regierung auf der unerschwinglichen Besteuerung der tiefgehassten Theeladungen verharrte, wurden die Schiffe von bewaffneten Volkshaufen gestürmt und sämmtlicher Thee in das Meer geworfen. Diese Ereignisse, deren Eindruck die freiheitlich gesinnte

Majorität der Colonisten zum Opfermuth entflammte, waren die Einleitung der grossen Unabhängigkeitskämpfe, welche den unsterblichen Ruhm Washingtons begründeten.

Am 3. Juli 1775 übernahm General Washington in Cambridge (der Vorstadt Bostons) das Commando über die republikanischen Streitkräfte, konnte aber erst im März 1776 die Operationen gegen Boston beginnen. In der Nacht zum 4. März besetzte er die Höhen von Dorchester und liess dort sogleich Erdwerke aufrichten und diese armiren. Bei Morgengrauen erblickten die Engländer ihre Gegner in wohlverschanzten festen Positionen. Ein Sturm verhinderte den in Boston commandirenden General Howe, die Amerikaner zu vertreiben; dadurch wurde seine Lage immer kritischer und war am 17. März geradezu unhaltbar geworden. Vor Einbruch der Nacht segelte die Besatzung an Bord der englischen Flotte ab, und Washington zog triumphirend in Boston ein.

Die Engländer versuchten nicht mehr, die Stadt zu bezwingen, und nach der Unabhängigkeitserklärung war Boston, wenn auch nicht die erste Stadt der Union mit Hinblick auf die Einwohnerzahl, so doch die einflussreichste derselben und betrat den Weg der Entwicklung und Blüthe, den sie bis heute verfolgt.

Die Leistungen in letzterer Richtung sind grossartig zu nennen.

Im Jahre 1804 wurde South-Boston (das alte Dorchester Neck), dann das 1830 auf der Insel Noddle entstandene East-Boston, in späteren Jahren Charlestown, Roxbury, Cambridge und das südwestlich davon am rechten Charlesufer entstandene Brighton in das Gemeindegebiet von Boston einbezogen.

Bald genügte die von der Natur angewiesene Fläche des an der Vereinigung dreier Flüsse gelegenen inselförmigen Terrains nicht mehr den enorm gesteigerten Bedürfnissen. Man entschloss sich daher, „Land zu machen“, um Raum für die Erweiterung der Stadt und der Vororte zu gewinnen.

Die diesbetreffenden Fortschritte im Laufe dieses Jahrhundertes können geradezu als immens bezeichnet werden. Die Anschüttungen im Hafen und an den Flussufern betragen allein im älteren Boston ungefähr 1200 *ha*. Auf diesem Terrain erhebt sich gegenwärtig unter anderem das fashionable West-End, das auf unserem Hafenplane mit *D* bezeichnet ist.

Das Anschüttungsmaterial wurde durch Abtragung von Hügeln gewonnen. Die Stadterweiterung ging mit einer Stadtregulirung Hand in Hand, und da war dem amerikanischen Unternehmungsgeiste ein

unbegrenzter Spielraum gegeben. Hier entstand die haarsträubende Operation der house-mover, die mit unglaublicher Kühnheit und Sicherheit ganze Gebäude auf Stahlrollen in Bewegung setzten und verschoben.

In dieser Weise wurden auch ganze Stadt-Districte mit allen ihren Steinbauwerken um mehrere Fuss gehoben und einzelne Strassen durch Verrückung der Häuserzeilen breiter gemacht.

Während auf diese Weise die Stadt an Ausdehnung und Comfort gewann, wurde durch die rapide Steigerung der Eisenbahnverbindungen von Boston ein anderes Element des Aufschwunges geschaffen, das der Entwicklung der Stadt eine neue Richtung gegeben hat. Die vielen radialen Bahnen, die auf 50 *km* hinaus jede Ortschaft der Umgebung mit dem Centrum verbinden, ermöglichten, abseits der commerciellen Vortheile, dass die Geschäftswelt das eigene Heim weit weg vom Schauplatze der Berufsthätigkeit sich einrichten konnte. So entstanden Vorstädte und Villeggiaturen, die an Ausdehnung und Schönheit völlig unvergleichlich genannt werden können. Diese Anlagen, welche die Vorzüge einer Stadt mit der Annehmlichkeit des Landlebens reizend verbinden, stehen mit Boston in commercieller und gesellschaftlicher Hinsicht in engsten Beziehungen, ja gehören im Grunde genommen zur Stadt.

Auch hier bereitet sich dieselbe Entwicklung vor, welche seinerzeit zur Verschmelzung der früher erwähnten fünf vorstädtischen Municipalitäten mit Boston geführt hat, weshalb anzunehmen ist, dass in nicht ferner Zeit noch andere umliegende Ortschaften von der Grosscommune absorbirt werden dürften. Der grossartige Aufschwung der Stadt und ihrer Umgebung hat selbstverständlich den Werth des Eigenthums im östlichen Theile des Staates Massachusetts ausserordentlich gehoben.

Bevor wir eine Wanderung durch die Stadt antreten, seien dem Hafen von Boston und dessen Zufahrten einige Worte gewidmet.

Die grosse, im Süden durch das weit in See vorspringende Cap Cod gebildete Massachusetts-Bay besitzt an der westlichen Küstenerstreckung die Einbuchtungen des Broad-Sound im Norden und der Boston-Bay im Süden. Zwischen beiden windet sich durch ein Gewirre von Fährlichkeiten aller Art die Einfahrt nach Boston. Bis auf 15 *km* hinaus reichen die Untiefen und Riffe.

Die Hauptzufahrtsstrasse ist der in den Broad-Sound-Canal einmündende South-Channel. Das durch Leuchtfeuer und Bojen ausreichend markirte Fahrwasser führt auf die Präsident-Rhede (Presi-

Boston.

dent-Road) und von da durch den engen Pass zwischen dem Palmyra-Riff (*N*) und dem durch das starke Fort Independance vertheidigten Castle-Eilande, dann vorbei an der gleichfalls befestigten Governor-Insel in den inneren Hafen von Boston. Die letztgenannte Insel ist als Geburtsort des berühmten Staatsmannes Benjamin Franklin, der hier 1706 das Licht der Welt erblickte, von historischem Interesse.

Eine zweite Zufahrt zur Präsident-Rhede, der Main-Ship-Canal, ist nur für Schiffe bis 7 *m* Tauchung bei ruhiger See navigabel. Das ungeheure Fort Warren auf der Georg-Insel dominirt diesen Canal.

Weit ausgedehnte lagunenartige Niederungen (Flats), über welche nur einzelne Hügel von geringer Höhe emporragen, bilden den Abschluss des Hafens gegen die Seeseite. In das Hafenbecken münden in breiten Ausweitungen die drei Flüsse Charles, Mystic und Chelsea, welche eine natürliche Scheidung der Stadttheile von Boston vollziehen, gleichzeitig aber dem Hafen sehr bewegte Contouren von grosser Quai-Entwicklung geben. Diese Eigenthümlichkeit gestattete die Anlage ausgedehnter Landungsbassins (Wharfs) an den Quais von Alt-Boston, Charlestown und East-Boston für Schiffe jeder Grösse. So haben denn auch die nach Boston verkehrenden grossen Dampfschiffahrts-Unternehmungen dort eigene Warfs, und der lebhafte Localverkehr zu Wasser konnte die herrlichsten Anlegeplätze in allen Theilen des Hafens gewinnen. Ebenso entstanden dort Waarenmagazine in grossem Style, und die Schiffahrt erhielt in ausreichendstem Masse alle Hilfsmittel zur schnellen Bewältigung der Lade- und Lösch-Operationen. Auch für die Behebung von Havarien jeder Art ist durch den Bestand zahlreicher technischer Etablissements vorgesorgt.

In Charlestown besitzt die Kriegsmarine der Vereinigten Staaten ein ausgedehntes Seearsenal (*X*), das, 1800 gegründet, der amerikanischen Flotte zahlreiche, auf seinen Werften erbaute Schiffe zuführte. Das Arsenal verfügt über ein Trockendock von 112 *m* Länge, und die grosse Seilerei ist die bedeutendste in Amerika.

Charlestown ist durch den riesigen Bunkerhill-Obelisken, ein Denkmal zur Erinnerung an das dort am 17. Juni 1843 vorgefallene Gefecht scharf gekennzeichnet. Von der Höhe des Bauwerkes bietet sich ein herrlicher Rundblick über den Hafen dar.

Wie sehr die Stadtgemeinde und Regierung bestrebt sind, dem äusserst angewachsenen Verkehr die weitesten Erleichterungen zu bieten, und wie sehr sie dadurch den Aufschwung der Stadt zu fördern wissen, zeigt ein Blick auf den Hafenplan. Die Zahl der stabilen Brücken, welche die verschiedenen Stadttheile über die Flussläufe

hinweg untereinander und mit dem Hinterlande verbinden, ist in der That bedeutend zu nennen. Aus diesem Reichthum an Verbindungen, von denen viele von ansehnlicher Länge, spricht dieselbe kraftvolle und zielbewusste Energie, welche allein dem amerikanischen Leben die angestaunte Intensität gegeben hat.

Der natürliche Centralpunkt von Boston ist der Hay Market-Square (Heumarktplatz), dessen Nordseite der im Verkehr nach Portland sehr besuchte Bahnhof der Maine-Eisenbahn einnimmt. Dort und in nächster Nähe münden viele der wichtigsten Verkehrsadern der Stadt. Zur Charles-River-Bridge zieht nordwärts die Charlestown-Street nach dem Stadttheil dieses Namens, und etwas südlich des Hay Market führt die Hannover-Street zum nördlichsten Punkt des Hafen-Quais.

Die wichtigste und ausgedehnteste Strasse ist aber Washington-Street, die in einer Länge von 4 *km* die ganze Stadt in der Richtung gegen Roxbury durchzieht. In ihrem Namen spiegelt sich die unendliche Verehrung, welche den Manen Washington's gezollt wird.

Die Strasse durchschneidet mehrere Plätze, deren bedeutendster im südwestlichen Theile der mit anmuthigen Gartenanlagen gezierte Franklin-Square ist.

Hervorragende und zahlreiche Monumentalbauten zeichnen diese belebte Pulsader aus. An ihr liegen grosse Hôtels, wie Continental, Adams und Metropolitan, dann Theater (Globe, Park u. a.), Kirchen, worunter die imposante katholische Kathedrale, die Gebäude der Journalistik, wie Herald-Building, Journal-Building u. a.

Die Journalistik von Boston hat einen enormen Aufschwung genommen und behauptet einen hervorragenden Rang in den Vereinigten Staaten. Im Jahre 1704, also 74 Jahre nach der Gründung der Stadt, erschien das erste Blatt, die „Boston New Letters". Gegenwärtig besteht eine grosse Zahl von Zeitungen mit sehr hohen Auflagen. So erscheint der „Herald" täglich in 100.000 Exemplaren, erlebte aber schon Tagesauflagen bis zu 302.030 Exemplaren, eine gewiss interessante Erscheinung in der Geschichte der Journalistik.

Durch die grosse Zahl und vortreffliche Einrichtung der Schulen, deren mehr als 400 bestehen, durch seine Hochschulen und Collegien, durch die Menge der gelehrten Gesellschaften, seine wissenschaftlichen und Kunstsammlungen, Museen, Bibliotheken, von welchen die Boston public library mehr als 450.000 Bände und über 200.000 Flugschriften zählt, wie überhaupt durch die geistigen Bestrebungen der Bevölkerung und die dort angesammelten Reichthümer nimmt Boston

eine glanzvolle Stellung ein und verdient mit Recht den stolzen Beinamen: das amerikanische Athen.

Das geistige Leben ist daher dort sehr entwickelt und der Buchhandel florirt.

Längs der Bassins und Docks des Hafenquais führt, Boston umklammernd, die breite, ihres Namens würdige Atlantic-Avenue, ein grossartiger Verkehrsweg, dessen Besuch uns den Mechanismus des gewaltigen Seeverkehres überblicken lässt.

Die Avenue steht mit der nach South-Boston laufenden Federal-Avenue in Verbindung.

In dem ehemaligen Boston Neck sind prächtige, mit der Washington-Street parallel laufende Strassen entstanden, wie Albany-Street, Harrison-Avenue, Columbus-Avenue und Shawmutt-Avenue, welch letztere in die schöne Tremont-Avenue einmündet; an diese grenzt der ebenso ausgedehnte wie prächtige Common-Park, gewöhnlich Common genannt, in dessen Anlage landschaftlicher Reiz mit Kunstgeschmack vereinigt wurde. Er ist daher der Focus des fashionablen Lebens von Boston. Dort liess an den Ufern lieblicher Teiche, auf grünen Hügeln und in schattigen Boschetts der ausgesprochene Sinn der Bevölkerung für die Pflege geschichtlicher Erinnerungen eine Fülle von Denkmälern entstehen, wie man sie selbst in manchen ehrwürdigen Metropolen der alten Welt, die weitaus reicher an Ereignissen, in solcher Zahl nicht vorfindet.

Die Monumente sind zumeist hervorragenden Männern der Revolutionszeit gewidmet, einer Periode, in der alle früheren Erinnerungen an das verhasste Königthum der Zerstörung anheimfielen, so dass kaum mehr die Tradition von ihrem einstigen Bestande Kunde zu geben vermag.

Auch die alten Friedhöfe, die inmitten der Stadt, obgleich aufgelassen, als Andenken erhalten bleiben, geben von der Verehrung für die Vorkämpfer der Freiheit ein beredtes Zeugniss. Einzelne Inschriften sind der heutigen Generation allerdings nicht mehr recht verständlich. So trägt der Stein, welcher den Capitän Malcolm am Old North-Buryal-Ground deckt, die Worte: „Ein wahrer Sohn der Freiheit, ein Freund des Volkes, ein Feind der Bedrückung, und einer der vordersten Gegner der Revenue-Acte von Amerika.“ Die Veranlassung zu seinem Lobe war ein kühner Streich, den der Capitän 1768 vollführte, indem er eine Ladung Wein landete, ohne dass er den Zoll für selbe entrichtet hätte. Heute würde man die Affaire als Schmuggel bezeichnen, damals galt sie aber als eine patriotische That, weil der Zoll als ungerecht und illegal angesehen wurde.

Auf den Common-Park blickt der Renaissancebau des State-House, dessen goldene Kuppel eingangs erwähnt wurde. Letztere liegt unter 42° 21′5 nördl. Breite und 71° 4′ westl. Länge von Greenwich. In der überaus prächtigen Commonwealth-Avenue (*D*) erhält der Park eine originelle Fortsetzung nach West-Boston. Diese Avenue ist die breiteste der Stadt; ihren mittleren Theil nehmen in der ganzen Länge von zwei Kilometern Parkanlagen ein, an deren Seiten die Fahrwege führen. Durch den Luxus der dortigen Paläste und Prunkbauten präsentirt die Avenue sich als eine sehenswerthe Weltstrasse von seltener Grossartigkeit. Die Haupt-Strassenzüge von West-Boston laufen mit der erwähnten Avenue parallel und bilden das glanzvolle Hauptquartier der Aristokratie der Stadt.

Der Gesammteindruck von Boston ist ein durchaus angenehmer und äusserst fesselnder.

Nach der Grösse seiner Bevölkerung ist Boston die vierte Stadt der Vereinigten Staaten von Amerika. Es hatte nach dem allgemeinen Census vom 1. Juni 1880 437.290 Einwohner. Für 1889 wird die Bevölkerung auf 542.000 Seelen geschätzt. Der tonangebende Theil der Bevölkerung der Stadt verleugnet ebensowenig, wie die der Neuengland-Staaten überhaupt, den Charakter seines Ursprungs. Bibelfeste Puritaner, die man in England als Dissenters und Nonconformisten bedrückte, weil sie mit den Satzungen der bischöflichen Staatskirche nicht übereinstimmten, hatten dieses bewaldete Land zu ihrer neuen Heimat erwählt.

Hier sind, unter der Breite von Rom, die Winter so kalt, wie die von Memel an der Nordspitze Ostpreussens, die Sommer so heiss, wie die von Budapest. Nur durch angestrengte Arbeit und unermüdlichen Fleiss konnten die Colonisten dem Boden die nöthigen Bedürfnisse abringen. Dieselbe Hand, welche den Pflug lenkte, musste aber auch gewöhnt sein, den Carabiner zu führen, denn Tag und Nacht galt es, das dem Boden Abgewonnene gegen die räuberischen Indianer zu vertheidigen. Dieser schwere Kampf gegen Natur und Menschen erzog ein hartes, kühnes, unternehmendes, aber auch freiheitliebendes Volk. Seine Verfassung und Gemeindeordnung war eine demokratische, denn alle waren auf Arbeit angewiesen und von gemeinsamen Gefahren umgeben. In religiösen Fragen war man tolerant, hatte man doch zumeist aus Gründen religiöser Verfolgung die Heimat verlassen, aber in der Ausübung der eigenen Religion fanatisch streng. In Allen lebte die Ueberzeugung, dass sie von der Hand der Vorsehung zu Besonderem auserwählt seien. Diese

zähe und hartköpfige Race, welche Musik und Tanz für Sünde hielt, bildete den Grundstock der grossen demokratischen Republik, deren Geburtsstadt Boston ist. Wenn auch zwischen dem Denken und Fühlen der heutigen Amerikaner und jenem der alten Puritaner ein himmelweiter Unterschied ist, so ist doch nicht zu verkennen, dass ihr Geist dem ganzen Culturleben der Union gewissermassen die Grundfarbe gibt; ja die Neuengland-Staaten haben für alle Staaten bis an den stillen Ocean bis heute und wohl noch für lange entschieden die geistige Führerschaft.

Der Einwanderer englischer Abstammung fügt sich diesem Geiste leicht, die anderen Nationen dürfen sich gegen die herrschende Sitte nicht auflehnen.

Ein sichtbares Zeichen dieser Macht ist die Heiligung des Sonntags nach der strengen Weise der Puritaner. Selbst die katholische Kirche, die ihren Gläubigen in anderen Ländern am Tage des Herrn die Aeusserung heiteren Frohsinnes nicht verwehrt, musste sich in der Union dem heimischen Gebrauche anbequemen.

Von den Neuengland-Staaten geht die Temperenz-Bewegung in der Union aus, welche gegen den Genuss geistiger Getränke, selbst gegen den des Bieres, gerichtet ist. In Maine, das im äussersten Nordwesten der Union liegt und eine Bevölkerung von 649.000 Seelen hat, dürfen nach einem Gesetze vom Jahre 1851 geistige Getränke weder erzeugt noch verkauft werden. Nur in den Apotheken kann man sich solche verschaffen.

Auch die Agitation gegen die starke Einwanderung der letzten zwanzig Jahre in die Union hat hier ihren Sitz.

In den Neuengland-Staaten verwandelten sich die aristokratisch angehauchten Briten in die „Yankees“, jenen originalen Menschentypus, welcher der so heterogenen Bevölkerung Nordamerikas den geistigen Stempel aufdrückt und die Söhne der verschiedensten Völker und Racen zu einem neuen Volke amalgamirt.

Für den richtigen Nordamerikaner ist Boston die Stadt der freien Sitte, ebenso wie für den Romanen Paris. Boston ist für die Amerikaner viel mehr eine echt amerikanische Stadt, als New-York. Boston ist in gewisser Weise die geistige Capitale der Union.

Hier in Boston bildet ein reiches erbgesessenes Bürgerthum den Grundstock der Gesellschaft; unter ihnen bewegen sich Nachkommen der berühmten „Mayflower“-Einwanderer aus dem XVII. Jahrhunderte, fast mit aristokratischen Alluren. Diesem gebildeten, soliden Reichthume verdankt Boston seine vielen wissenschaftlichen und künst-

lerischen Institute, welche selbst von denen New-Yorks den Leistungen nach nicht übertroffen werden. Es wäre aber ganz falsch, Boston als eine Stadt aufzufassen, wohin sich bloss reiche Amerikaner zurückziehen, um die erworbenen Vermögen mit Geist zu geniessen; das „amerikanische Athen" ist vielmehr im tiefsten Kerne noch immer, was es von Anfang war, eine Kaufmannstadt.

Die Bostoner Kaufleute hatten schon im XVIII. Jahrhunderte den Ruf grosser Tüchtigkeit und Schlauheit, doch herrscht hier im Geschäftsleben ein vornehmerer Ton als anderswo. Wenn die Capitalisten Bostons für ein Unternehmen eintreten, so wird es auf solider Basis durchgeführt. Sie haben in kurzer Zeit das imposante Eisenbahnnetz von Mexico geschaffen, um die romanische Nachbarrepublik wirthschaftlich an die Vereinigten Staaten zu ketten und der hochentwickelten Industrie der Neuengland-Staaten ein unbestrittenes Absatzfeld zu sichern.

Sie betheiligten sich im Westen des eigenen Landes in ausgedehntem Masse am Baue der Eisenbahnen, an Industrie- und Ackerbauunternehmungen. Da nun die gesteigerte Concurrenz auch dort schon den Gewinn gegen frühere Jahre bedeutend geschmälert hat, so werfen sie jetzt ein grösseres Augenmerk auf den lang vernachlässigten Süden der Vereinigten Staaten, der in der That einer raschen Blüthe auf allen Gebieten der Production entgegenzugehen scheint.

Boston ist aber auch eine hervorragende Industriestadt, für Lederindustrie wohl der erste Platz der Union. Sehr ansehnlich ist die Fabrication von Metallwaaren, Maschinen, Glas, Zucker, Wolle, Baumwolle, Bier.

Die Bedürfnisse dieser Industrien Bostons und seiner Hinterländer einerseits, die natürliche Production dieser Hinterländer andererseits spiegeln sich in dem Handel dieser Hafenstadt ab.

Als Handelsplatz ist Boston der wichtigste Ort der Neu-Englandstaaten, einer der vier Welthäfen der Union am atlantischen Ocean, der nur von New-York an Bedeutung übertroffen wird und Philadelphia und Baltimore vorangeht.

Die geschäftliche Thätigkeit von Boston ist in erster Linie auf das amerikanische Binnenland gerichtet; und zwar bildet das Hinterland von Boston nicht allein der Nordosten der Union, sondern auch der reiche Süden von Canada. Für letzteren war Boston bis zur Eröffnung der kürzeren Verbindung zwischen Montreal und St. John (Neubraunschweig) der einzige Winterhafen, über welchen der Verkehr lohnend war. Von Südcanada und aus Chicago kommt der grösste Theil des lebenden Rindviehes, das über Boston nach den englischen Häfen Liverpool, London und Glasgow gesendet wird. Die Ausfuhr erreichte 1888 54.115 Stück im Werthe von 4·7 Millionen Dollars, 1887 43.660 Stück, 1886 45.215 Stück. Ueberdies

wird in den Bostoner Schlächtereien „Dressed Beef“ hergestellt und nach Liverpool verschifft. Die Ausfuhr von Producten der Schweinezucht stammt aus Chicago.

Ausfuhr von „Provisions“ 1888:

	Metr. Ctr.	Dollars
Frisches und gepökeltes Fleisch in Blechbüchsen . . .	180.184	3,042.802
Speck und Schinken	413.349	7,867.197
Gepökeltes Schweinefleisch	30.711	526.268
Schweineschmalz	244.778	4,891.972
Zusammen . . .	869.022	16,328.239

Boston ist einer der grössten Buttermärkte der Union.

Boston ist ferner ein wichtiger Exportplatz für Getreide, und zwar in erster Linie für Mais; für Weizenmehl ist es ein disponirender Platz. Ausgeführt wurden 1888 1,170.508 *hl* Mais, 231.141 *hl* Weizen, 100.832 *q* Maismehl, 1,327.738 *q* Weizenmehl, zusammen im Werthe von 10,751.851 Dollars; Exportwerth 1887 14,008.907 Dollars; 1886 14,044.441 Dollars.

Einer der wichtigsten Ausfuhrartikel ist rohe Baumwolle sowohl der Menge als dem Werthe nach. Ausfuhr 1888 547.799 *q* im Werthe von 12,596.990 Dollars; 1887 9,680.600 Dollars; 1886 10.520.797 Dollars. Blättertabak wurde 1888 (Fiscaljahr) in der Menge von 31.820 *q* (Werth 862.646 Dollars), 1887 in der Menge von 92.062 *q* (Werth 2,296.225 Dollars) ausgeführt. Das Jahr 1888 zeigt gegen das Vorjahr einen ähnlichen Rückschlag in der Tabakausfuhr Bostons, wie das Jahr 1880 gegen 1879. Erdöl wurde 1888 in der Menge von 203.100 *hl* (Werth 539.674 Dollars) ausgeführt.

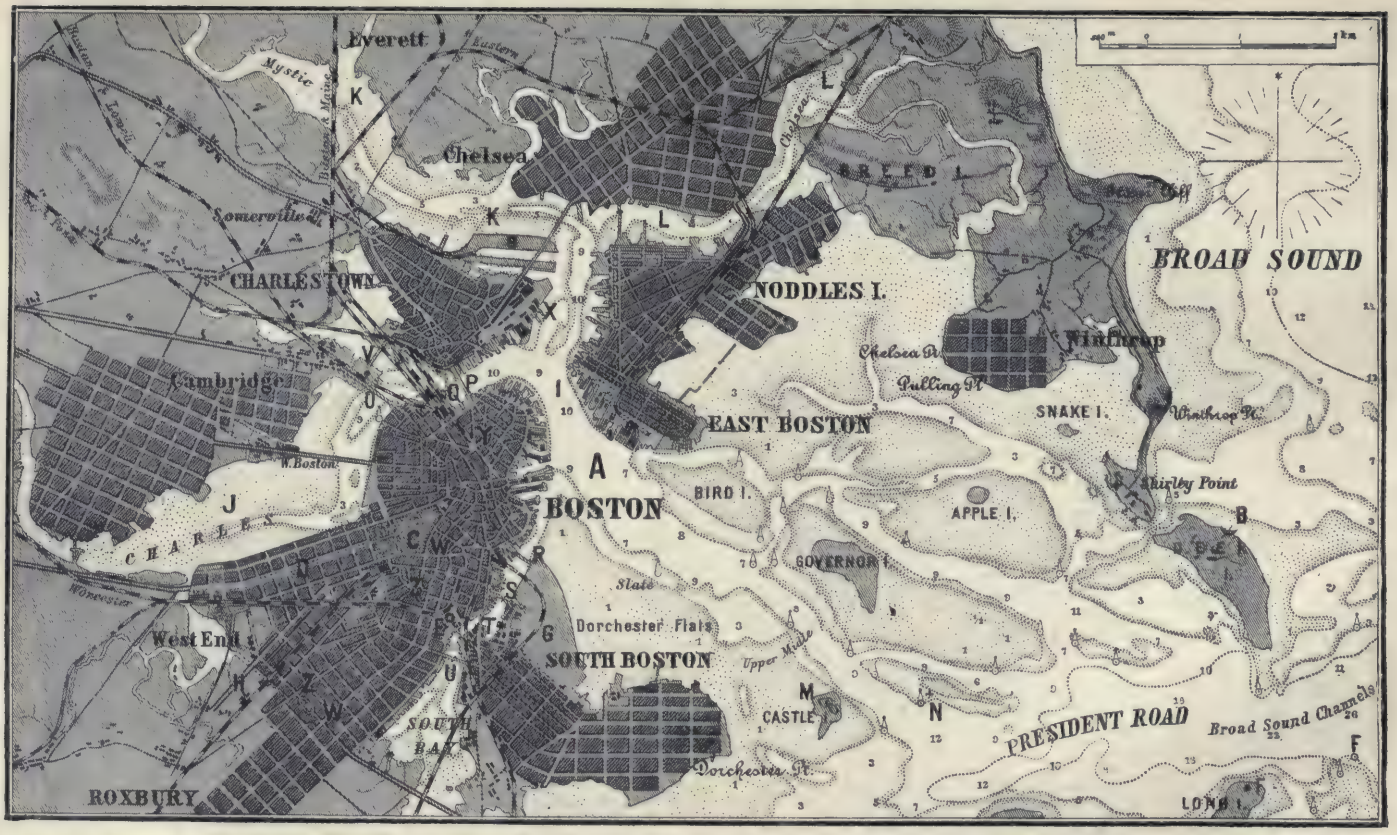
Im Verkehre mit Südamerika spielen neben Mehl und Provisionen auch Bauhölzer eine grosse Rolle. Sie stammen zum Theile aus den Küstenprovinzen von Canada. Die rege Baulust, die seit einigen Jahren in Buenos Ayres, der Grossstadt am La Plata, herrscht, hat den Handel sehr gefördert. Andere wichtige Bestimmungsorte sind Rosario, Montevideo und die Südstaaten der Union. Diesem lebhaften südamerikanischen Verkehr dient seit 1888 auch einer der grössten Schooner der Welt mit fünf Masten, der die umfangreichste Ladung von Bauholz führte, die bis jetzt in einem Fahrzeuge verladen wurde. Alle diese Artikel sind in fremden Staaten erzeugt; aus Massachusetts selbst kommen nur Aepfel in steigenden Mengen nach Europa zur Ausfuhr.

Aus Boston und seiner Umgebung aber stammen die ausgeführten Industrieproducte, wie Baumwollfabricate. Diese werden in den benachbarten Orten Lowell, welches man das amerikanische Manchester nennt, in Fallriver, Lawrence und New-Bedford erzeugt; der Absatz nach Südamerika und Afrika steigt unausgesetzt.

In den Neu-Englandstaaten werden etwa 25% alles Sohlenleders und 75% alles Oberleders fabricirt; doch kommt fast sämmtliches in anderen Staaten gefertigtes Leder in Boston zum Verkauf. Die Erzeugung von Leder und Schuhwaaren ist die vornehmste Exportindustrie Bostons, in diesem Zweige geht die Stadt allen anderen Orten der Union voran.

Die Lederfabriken sind in und um Boston. Auch an den grossen Gerbereien im Conemaughthale des Districtes Cambria-Pennsylvania sind Bostoner Häuser betheiligt. Durch die furchtbaren Ueberschwemmungen, welche im Mai 1889 dort Tausende von Menschenleben, Millionen Dollars Eigenthum vernichtet haben, ist dieses Thal in der ganzen Welt bekannt geworden.

Hafen von Boston (Massstab 1 : 80.000; Sonden und Höhen in Metern).



A Innerer Hafen von Boston (Inner Harbour), **B** Rettungsboot-Station (Lifeboat-Station), **C** Stadt-Park (Common Park), **D** West-Boston mit der Common Wealth-Avenue, **E** Maschinen-Haus, **F** Leuchtfeuer, **G** Anschüttungsterrain bei South-Boston, **H** Huntington Avenue, **I** Innerer Hafen, **J** Charles-River, **K** Mystic-River, **L** Chelsea-River, **M** Fort Independence, **N** Palmyra-Riff, **O** Cragies-Bridge (Brücke nach Charlestown), **P** Charles-River-Bridge (Brücke nach Charlestown), **Q** Warren-Bridge (Brücke nach Charlestown), **R** Congress-Street-Bridge (Brücke nach South-Boston), **S** Washington-Bridge (Brücke nach South-Boston), **T** Federal-Bridge (Brücke nach South-Boston), **U** Dover-Street-Bridge (Brücke nach South-Boston), **V** Prison Point-Bridge (Brücke nach East-Cambridge), **W** Washington-Strasse, **X** Navy-Yard (Arsenal der Kriegsmarine), **Y** Haymarket-Platz, **Z** Tremont-Strasse.

Die niedrigen Preise der Häute, welche jetzt um 35% billiger sind als vor 10 Jahren und mit denen zugleich das Leder billiger wurde, haben wieder die Fabrication der Schuhwaaren auf die heutige Höhe gebracht. Sie lässt grossen Gewinn, weil die Preise des Schuhzeugs in der Zeit fast unverändert geblieben sind. Die Ausfuhr von Leder ist in steter Zunahme begriffen, sie umfasst jedoch bisher nur die geringeren Gattungen des Artikels. Der Versandt von Schuhwaaren aus Boston belief sich 1888 auf 3,276.344 Kisten zu je 24 Paaren, gegen 3,074.534 Kisten im Jahre 1887 und 2,874.172 Kisten 1886. Von den benachbarten Orten Brockton, Lynn, Haverhill und Milford wurden 1888 in Summe 1,044.478 Kisten Schuhwaaren verschickt. Die Lederfabrikanten beklagen sich, dass die Schuhe immer mehr an Stelle der Stiefel treten und dass der Lederconsum dadurch sich vermindere. Die Zufuhr von Häuten erfolgt zum Theile aus Montevideo, Buenos Ayres, Rio grande do Sul und erreicht jährlich 5 Millionen Dollars.

Andere Artikel der Einfuhr sind India Rubber, ferner Schafwolle für die Bedürfnisse der Fabriksstadt Lowell. Einfuhr von Schafwolle: 1888 (Fiscaljahr 1. Juli 1887 bis 30. Juni 1888) 221.800 *q* im Werthe von 7,653.244 Dollars, 1887 185.630 *q* im Werthe von 6,555.802 Dollars. Sie wird von den grossen Märkten in Antwerpen und London bezogen und stammt aus Australien und Südamerika, Carpetwolle aus Brasilien und Aleppo. Da die Schafwollproduction der Union sinkt, weil auch sie mit den grossen Gebieten der Schafzucht auf der südlichen Erdhälfte nicht concurriren kann, so steigt der Verbrauch fremder Wollen. Wir ersehen dies auch aus der Grösse des Stocks von Schafwolle in dem Industriegebiete von Boston und Lowell. Ende 1887 waren von 137.336 *q* Wolle überhaupt 7058 *q* fremder Wollen, 1888 von 86.030 *q* schon 8011 *q*. Die Baumwoll- und Schafwollfabriken dieses Bezirkes beschicken die grossen Auctionen, die immer Ende Mai in New-York abgehalten werden. Man versucht, solche Auctionen auch in Boston einzuführen.

Von Zucker wurden 1888 (Fiscaljahr 1. Juli 1887 bis 30. Juni 1888) 1,894.580 *q* im Werthe von 11,069.885 Dollars, 1887 2,006.940 *q* im Werthe von 11,065.487 Dollars eingeführt. Die Einfuhr Melasse erreichte 1888 230.637 *hl* im Werthe von 1,060.854 Dollars, 1887 227.360 *hl* im Werthe von 1,028.750 Dollars. Zucker und Melasse bilden den ersten Einfuhrartikel des Platzes. Das Geschäft für Rohzucker zerfällt der Zeit nach in zwei Theile; bis September beherrschen die Zufuhren aus Westindien, das ist aus Cuba und Portorico den Markt, von da bis zum Frühjahr die Sendungen aus Brasilien, Java, Manilla und die von Rübenzucker aus Europa, vornehmlich aus Deutschland. Die Ernte Westindiens entscheidet die Preise. In Boston sind immer grosse Vorräthe von Zucker, die in den dortigen grossen Raffinerien weiter verarbeitet werden. Von raffinirtem Zucker gelangen pulverisirter und granulirter zur Einfuhr.

Die Einfuhr von Kaffee steigt, weil in den letzten Jahren die Verbindungen mit Brasilien zahlreicher geworden sind: 1888 (Fiscaljahr) wurden 8.943 *q* im Werthe von 335.450 Dollars, 1887 5.669 *q* im Werthe von 202.715 Dollars eingeführt.

Auch die Zufuhr von Orangen aus Florida ist durch häufige Dampferverbindungen und eine kürzere Eisenbahnverbindung, die 1888 hergestellt wurde, reichlicher geworden. Es kamen 1888 von dort 250.000 Kisten (zu je 20 Pfund englisch = 9·072 *kg*) an. Ist die Saison der Florida-Orangen zu Ende, so beginnt die Einfuhr der Südfrüchte vom Mittelmeere her, namentlich aus Sicilien. Von

dort wurden 1888 ungefähr 215.000 Kistchen Orangen und 70.000 Kistchen Citronen direct bezogen. Die Dampfer, deren man sich jetzt in diesem Zweige des Handels fast ausschliesslich bedient, laufen auf der Herreise wohl auch spanische Häfen, wie Valencia und Malaga, an, um mit der dortigen Frucht die Ladung zu vervollständigen. Der Verkauf geschieht auf öffentlichen Auctionen gleich nach Ankunft der Dampfer.

Aus Grossbritannien und den Niederlanden werden regelmässig Kartoffeln über Hamburg und Bremen, Bohnen aus Deutschland und Oesterreich eingeführt, wenn die Ernte der kleinen, weissen Gattung, die in der Union gebaut wird, misslingt.

Man führt ferner ein: Eier (1888 um 257.274 Dollars), Speiseöle aus Südeuropa, Wein, Bier und Spirituosen (1888 um 677.568 Dollars). Einen Haupttheil des Importes bilden jedoch die Producte der europäischen Textilindustrie, namentlich Schafwollwaaren (Fiscaljahr 1888 3·3 Millionen Dollars), Leinenwaaren (1888 1·7 Millionen Dollars) und Baumwollwaaren (1888 1·6 Millionen Dollars), dann Chemikalien, Eisen und Stahl (Fiscaljahr 1888 5·6 Millionen Dollars), Papier, Glas- und Porzellanwaaren.

Bei Eisen ist zu bemerken, dass das aus Europa bezogene Eisen nicht mehr wie früher in den Neu-Englandstaaten verarbeitet wird, sondern direct nach Pennsylvanien geht, wo es mit dem einheimischen Eisen vermischt wird. Die Eisenindustrie der Neu-Englandstaaten geht eben zurück, und namentlich die Nägelfabriken, welche ehedem das ganze Land versorgten, müssen der Concurrenz der westlichen Staaten weichen.

Die Seefischerei war für Boston von jeher ein bedeutender Factor des Wohlstandes.

Der Hafen ist ein Ausgangspunkt für den Walfischfang. Von den 106 Schiffen, welche die Vereinigten Staaten darin beschäftigen, gehören 83 dem Staate Massachusetts an. Die reichsten „Walfischwiesen" und das wichtigste Gebiet für den Fang der Stockfische und Robben sind die Gewässer im Süden von Neufoundland.

An den Küsten der Neu-Englandstaaten ist jedoch seit einigen Jahren der Betrieb der Fischerei sehr wenig ergiebig; die Fischer müssen nördliche Gewässer aufsuchen, die Preise für alle Fischgattungen sind gestiegen. Den grössten Rückgang weist der Fang von Makrelen aus, dieser ergab 1885 330.033 Fässer, 1886 89.315, 1887 78.000 und 1888 gar nur 40.769 Fässer; man führt jetzt diesen Fisch aus England und Irland zu. Die Makrelen meiden die Nähe von Massachusetts und streichen an den Küsten der britischen Besitzungen. Von besonderer Wichtigkeit für den Markt sind Häringe und Stockfische.

Der Schiffbau, einst in Boston so bedeutend, bildet ein vernachlässigtes Gebiet der Industrie; man baut hier nur mehr kleine Küstenschooner und kleine Dampfer für den Localverkehr. Ansehnlicher ist der Schiffbau im Staate Maine, besonders in Portland, dessen wichtigstem Hafen. Die Concurrenz der grossen englischen Werften, wo man Stahlschiffe baut, vernichtet den Schiffbau Amerikas.

Schiffsverkehr Bostons:

	Eingelaufen	Ausgelaufen
1884	1,186.871 *T*	1,031.462 *T*
1885	1,152.415 „	975.495 „
1886	1,184.108 „	1,018.921 „
1887	1,282.159 „	1,083.336 „
1888	1,335.906 „	1,091.170 „

Bei diesen Ziffern ist der Küstenhandel nicht eingerechnet; daher sind bei den auslaufenden Schiffen jene weggelassen, welche hier einliefen und dann nach New-York weiterreisten.

In dem hier ausgewiesenen Verkehre dominirt die englische Flagge mit drei Vierteln der gesammten Tonnenzahl; die amerikanische liefert nur 16 %; an dem Rest sind zumeist die norwegische, die belgische, die spanische und die deutsche Flagge betheiligt. Wenn wir von den Norwegern, diesen Frachtenführern der Meere, absehen, so erhalten wir im Verein mit den Bemerkungen über die Herkunft des Importes und die Richtung des Exportes ein Bild der Handelsstellung Bostons.

Etwa den vierten Theil des Verkehres vermitteln noch die Segelschiffe; ein Handelsartikel nach dem andern geht diesen verloren und wendet sich den Dampfern zu, so seit Anfang 1888 der ganze Zuckerimport; nur Melasse ist ihnen geblieben.

Die Küstenschiffahrt wird lebhaft mit den Provinzen Canadas und den Südstaaten betrieben; Landesfrüchte, Holz und Eis sind die wichtigsten Frachtgegenstände. Von fremden Schiffen finden nur Dampfer Verwendung.

Boston liegt um drei Längengrade näher zu Europa als New-York; die Zahl seiner regelmässigen Dampferverbindungen mit Europa, namentlich mit den englischen Plätzen Liverpool, London, Hull und Glasgow, ist 1888 stark gestiegen; manche reguläre Linien haben ihre Abfahrten auf fünf bis sechs im Monate ausgedehnt.

Die directe Post aus Europa kommt mit der Cunard-Line, die jeden Donnerstag von Liverpool über Queenstown nach Boston geht, und von dort jeden Sonnabend zurückkehrt. Boston ist auch ein wichtiger Hafen für Einwanderer, von denen 1887 hier 46.819 Personen landeten. Die meisten gehen nach dem Westen, dagegen bleiben die zu Lande kommenden Canadier in Massachusetts und Vermont.

Die gegen Europa vorgeschobene Lage Bostons empfahl die Umgebung als Anknüpfungspunkt für transatlantische Kabel. In Boston landet das 1879 gelegte Kabel der Compagnie française du télégraphe de Paris à New-York, das von Brest ausgeht und in St. Pierre eine Zwischenstation macht. Drei weitere Kabel enden nicht weit von Boston.

Acht Eisenbahnen haben in Boston ihren Endpunkt. Die wichtigsten sind die Küstenbahnen nach Nordosten, nach Portland und darüber hinaus; die Verbindung nach Montreal und Quebec im Norden; die Bahn, welche nach Westen über Albany, Buffalo, Toledo nach Chicago führt, und endlich die Linie über Providence und New-Haven nach New-York.

Der grosse Geldverkehr dieser reichen und unternehmenden Stadt, in der viele Bankinstitute ihren Sitz haben, wird durch ein Clearinghouse geregelt.

Der Verkehr im auswärtigen Waarenhandel erreichte folgende Höhe:

Fiscaljahre	Einfuhr aus dem Auslande Dollars	Ausfuhr einheimischer Producte Dollars	Ausfuhr fremder Producte Dollars
1884	65,865.551	62,528.000	969.829
1885	53,445.929	61,378.633	621.470
1886	58,430.707	53,428.513	670.555
1887	61,018.330	57,775.156	1,226.349
1888	63,897.778	55,482.664	974.720

An Einfuhrzöllen wurden in Boston 1888 21·2 Millionen Dollars, 1887 22·9 Millionen Dollars und 1886 20·9 Millionen Dollars eingehoben.

Consulate: Argentina, Belgien, Chile, Costarica, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Haïti, Hawaïi, Mexico, Niederlande, Nicaragua, Oesterreich-Ungarn, Peru, Spanien, Türkei (G. C.), Venezuela.

Boston hat auch den grösseren Theil des Handels von dem für den auswärtigen Verkehr jetzt in Niedergang begriffenen Portland an sich gezogen, das weiter gegen Nordosten im Staate Maine liegt, 33.810 Einwohner hat und Endpunkt der Grand Trunk Railway ist, welche Montreal mit dem Meere verbindet. Auch wird Portland als Winterhafen für die Dominion of Canada benützt, wenn die aus Europa kommenden Dampfer wegen Eisbildung in Halifax nicht einlaufen können.

Ueber Portland und Falmouth wurden im Fiscaljahre 1888 einheimische Waaren im Werthe von 1,377.680 Dollars ausgeführt, 1885 um 3,883.624 Dollars. Hauptartikel der Ausfuhr ist Holz. Die Einfuhr fremder Waaren erreichte 1888 einen Werth von 1,280.632 Dollars, und dürfte in Zukunft weit kleiner werden, weil wegen des amerikanischen Zuckertrustes die Raffinerie von Portland den Betrieb eingestellt hat.

Portland ist sehr wichtig für den Bau von Schiffen und für die Küstenschiffahrt. Sein Schiffsverkehr mit dem Auslande erreichte 1888 im Eingange 80.543 Tons, im Ausgange 142.225 Tons.

New-York.

Mit völlig elementarer Gewalt und viel rascher, wie in der alten Welt, vollzieht sich jenseits des Oceans das Anwachsen der Knotenpunkte des grossen Verkehres zu jenen gewaltigen Emporien, die eine markante Erscheinung der Gegenwart bilden.

Ein solcher Centralpunkt ist New-York, der leuchtendste Stern im Banner der Vereinigten Staaten, die grossartigste und mächtigste Handelsstadt Amerikas und vermöge Ausdehnung und Reichthum die Nebenbuhlerin selbst der hervorragendsten Grossstädte des Erdballs.

Den enormen Aufschwung hat die Stadt hauptsächlich der Gunst ihrer Lage und dem hochentwickelten Unternehmungsgeiste ihrer thätigen Bewohner zu danken. New-York hat mit unwiderstehlicher Gewalt den directen Schiffsverkehr von den grössten Seeplätzen der Erde an sich gezogen und auf zahllosen Schienensträngen, die dort wie in einem Brennpunkte sich vereinigen, wie auf der herrlichen Wasserstrasse des Hudsonstromes, entsendet es den kräftigen Pulsschlag seines Lebens bis tief in das Herz des Continentes.

Die Stadt ist so recht eine Schöpfung der neuen Zeit; der tiefe Hintergrund einer ereignissreichen, classischen Geschichte mangelt ihr gänzlich.

Im Jahre 1524 soll Verrazzani, ein Florentiner Seefahrer, die Insel Manhattan entdeckt haben, die gegenwärtig das Häusermeer von New-York trägt, allein erst 1609 erscheint der im Dienste der holländisch-ostindischen Gesellschaft stehende Engländer Hudson in dem nach ihm benannten Strome und gründet drei Jahre später die erste holländische Ansiedlung auf der erwähnten Insel, welche 1626 gegen einen Kaufpreis von 24 Dollars (in Waaren) von den Indianern an die Gesellschaft abgetreten wurde.

So entstand die Colonie Neu-Niederland, deren Hauptort Neu-Amsterdam den Keim des heutigen New-York gebildet hatte. Den

letzteren Namen erhielt die Stadt erst im Jahre 1664, als die Colonie in die Hände Englands fiel und dem Herzog Jakob von York verliehen wurde. Damals zählte New-York nur wenige Tausend Einwohner.

In der ersten Geschichtsperiode der Stadt ist manches Blatt den Kämpfen gegen die Indianer und den Aufständen der importirten Negersclaven gewidmet. Unter der Bedrückung und Ausbeutung der englischen Regierung hatte auch New-York zu leiden, aber bald brandet der unaufhaltsame Wellenschlag der Freiheitsbewegung auch am Hudson, und 1776 zieht Washington, „der Vater des Vaterlandes, der Erste im Kriege, der Erste im Frieden, der Erste im Herzen seines Volkes", als Sieger in der Stadt ein.

Sieben Jahre später erfolgt die Unabhängigkeitserklärung der 13 Frei-Staaten und 1783 der Friedensschluss mit England, ein Ereigniss von tief eingreifender Bedeutung für die weitere Entwicklung der Union und deshalb der hervorragendste Markstein ihrer jungen Geschichte. Hiefür hat die vor Kurzem in allen Theilen des Landes mit stolzem Empfinden begangene Centennarfeier den glänzenden Beweis erbracht.

Aber nicht allein der in freisinnigen Traditionen aufgewachsene Amerikaner, sondern wohl jeder Denkende wird von einem Gefühle der Bewunderung umfangen, wenn er des ungeahnten Aufschwunges aller Verhältnisse durch die Macht der freien Entwicklung gedenkt.

Diese letztere lenkte selbst die Denk- und Anschauungsweise der Bevölkerung in Richtungen, die mehrfach von jenen verschieden sind, die uns Europäer zu beherrschen pflegen. Obwohl Amerikaner vom Scheitel bis zur Sohle, ist der echte Sohn der Union gleichzeitig Weltbürger; die ganze Erde ist das Gebiet seiner Thätigkeit, seines Schaffens.

Die Grossartigkeit der heimatlichen Verhältnisse hat in seiner Vorstellung selbst die weiten Gebiete der Oceane reducirt; die Redensart: „I am going on the other side", ich gehe an die jenseitige Küste, das heisst über den Ocean nach Europa, kennzeichnet das Weltbürgerthum des Amerikaners am besten.

Von der Ausdehnung des Schiffahrtsverkehres in den Gewässern von New-York empfängt man die ersten mächtigen Eindrücke schon vor der Einfahrt in die grosse Bucht bei Sandy-Hook, einer mit Doppelleuchtfeuer markirten sandigen Düne. Die imposantesten Dampfer und zahllose Segler jeder Grösse steuern hier an uns vorbei, New-

York ist das Ziel ihrer Fahrt. Ebenso streben ganze Flotten von beladenen Schiffen der Atlantis zu.

Die Thatsache, dass in New-York jährlich beiläufig 30.000 Schiffe, worunter über 5000 Dampfer, ein- und auslaufen, beleuchtet am besten die Lebhaftigkeit des Verkehres.

Die Zufahrt in die Bai von New-York ist infolge zahlreicher Untiefen, wie auch wegen der Ablagerungen des Hudson, die dort Sandbarren bildeten, von vielerlei Fährlichkeiten begleitet. Durch das Barrenlabyrinth winden sich nur zwei für die grössten Schiffe passirbare Canäle.

Das bei Sandy-Hook vier Seemeilen weit in See verankerte Leuchtschiff mit rothem Doppelfeuer markirt die Nähe der Einfahrt. Von hier aus ist New-York noch 18 Seemeilen entfernt.

Da nun sowohl Dampf- als Segelschiffe an die Aufnahme von Lootsen gebunden sind, so findet man die Fahrzeuge der letzteren nicht nur bei Sandy-Hook, sondern oft schon im Umkreise von 100, ja sogar von 300 Meilen weit auf hoher See. Nach Passirung der Barre steuern die Schiffe nun gegen die Engen (narrows) zwischen Staten und Long-Island, welche den Schlüssel für die Einfahrt in die obere Bucht von New-York bilden. Die hier auf eine Seemeile aneinanderrückenden Hügel der genannten Inseln tragen deshalb auch bedeutende Fortificationen.

Zahlreiche Villeggiaturen in der Umgebung einer reichen Vegetation geben den Narrows viel landschaftlichen Reiz, aber beim Vordringen in die obere Bai von New-York tritt an die Stelle der lieblichen Ufer das überraschende Bild des enormen Lebensapparates von New-York, das in seiner Grossartigkeit wohl einzig dasteht.

Der Schiffsverkehr scheint sich hier zu verdoppeln, rastlos eilen Dampfer, Segler und Boote einher, und am Horizonte streben tausende von qualmenden Schloten empor. Aus Dunst und Rauch entwickeln sich allmälig die Umrisse kolossaler Baulichkeiten, bis die endlos erscheinende Stadt, über der an allen Punkten weisse Dampfwolken aufsteigen, sichtbar wird. In seiner Grossartigkeit ist das Bild fast unheimlich, an einzelnen Stellen wieder bis zur Rauheit unfreundlich.

Das Wahrzeichen von New-York ist die ostwärts gewendete Kolossal-Statue der Freiheit. Der Zufall fügte es, dass die Göttin des Lichtes den Fuss auf die Fundamente eines düsteren Forts gesetzt, welches den flachen Rücken des nahe der Stadt liegenden Bedloes-Eilandes gekrönt hatte. Die 46 *m* hohe, erst im Jahre 1886 vollendete

Statue Bartholdi's, die grösste der Welt, bildet mit ihrem imposanten Unterbaue aus Granit ein Unicum unter den Leuchtthürmen. Aus 93 *m* Höhe über dem Meeresspiegel entsendet die Freiheitsgöttin blendende Strahlen elektrischen Lichtes meilenweit über Land und Meer.

Zu den charakteristischen Punkten der Rhede gehören noch das räumlich unbedeutende Ellis-Eiland unter der Jersey-Küste und Governors-Insel unter Brooklyn. Auf letztgenannter, durch reizende

New-York (Hafen-Einfahrt).

Anlagen gezierten Insel weilt der Militärgouverneur von New-York. Eine mächtige Citadelle, das Fort Columbus, nimmt die Mitte der Insel ein. Hier leisten vorbeifahrende Kriegsschiffe den Geschützsalut an die Flagge der Vereinigten Staaten und aus den Geschützen des Forts erdröhnt die Erwiderung.

Die Sinne des Ankommenden werden fortan durch den überwältigenden Eindruck umfangen, welchen die nun in ihrer weiten Ausdehnung sich erschliessenden inneren Hafenbecken mit ihrem unbeschreiblichen Getriebe hervorbringen.

Links von der Battery, der südlichsten Spitze der die Stadt New-York tragenden Manhattan-Insel, öffnet sich vor dem Blicke der mächtige, in fast gerader Richtung gestreckte Arm des Hudson- oder North-River, rechts der East-River mit seinen Windungen und Buchten. Beide umspülen die Gestade der eigentlichen Stadt New-York, während ihre Schwesterstädte Brooklyn am linken Ufer des East-River, Jersey-City und Hoboken hingegen am rechten Hudson-Ufer ihr gegenüber liegen.

Nicht allein die Grösse der himmelanstrebenden Paläste New-Yorks, nicht die unzähligen Kirchthürme und die seltsamen Formen der kolossalen, merkantilen und industriellen Zwecken dienenden Baulichkeiten, noch das majestätisch auf Hügeln erbaute Brooklyn sind es, welche uns fesseln, sondern das jede Vorstellung überbietende Leben und Treiben auf der Wasserfläche tritt in den Vordergrund unseres Interesses.

Die breiten Wasserstrassen haben die directe Verbindung der Schwesterstädte durch viele Brücken nicht möglich gemacht; daher vollzieht sich täglich eine wahre Völkerwanderung zu Schiff zwischen den Ufern der beiden Flüsse. New-Yorks thätige Bevölkerung hat die bestmöglichen Verkehrsmittel an jenen prächtige Dampfbooten, welche ganze Ortbewohnerschaften sammt Hab und Gut, Wagen und Pferd in wenigen Minuten von den meilenweit entlegenen Punkten eines Stadttheils zu einem anderen überführen können. Solcher Boote verkehren gegen 400, alle „full speed“, mit ganzer Kraft, rauchend, pustend und pfeifend, und trotz dieses betäubenden Getöses werden die Ausweicheregeln pünktlich befolgt, so dass höchst selten Unfälle vorkommen.

Der gewaltige Hudson bildet das Endziel der prächtigen Postdampfer des europäischen Verkehrs, welche zumeist die Gestade von Jersey-City und Hoboken, das wahre Centrum des Eisenbahnnetzes, aufsuchen.

Der Hauptverkehr von hoher See wendet sich hingegen nach dem East-River, welcher sich im oberen Laufe sehr verengt, überdies durch seine zahlreichen natürlichen Buchten und Einschnitte den Schiffen insbesondere im Winter bessere Zufluchtsstätten bietet.

Alles sucht Schutz in seinem schirmenden Arme, wo das maritime Hilfspersonal, alle dienstbaren Fahrzeuge, unzählige Schleppdampfer (boxer) und tausende von arbeitsamen Menschen concentrirt sind. Zahllose Localboote verkehren auch am East-River, auf dem das ruhelose Treiben den Höhepunkt erreicht.

Ambulanten Städten gleich, verschieben sich die schwimmenden Gebäude vor den dahinterliegenden Häusermassen, welche in erhabener Ruhe den Hintergrund bilden.

Wie ein herrlicher Rahmen spannt sich über dieses Bild in schwindelnder Höhe, und nur über zwei mächtige Thürme geführt, jenes Wunderwerk, die East-River-Schwebebrücke (Suspension- oder kurzweg Brooklyn-Bridge genannt), welche die Schwesterstädte New-York und Brooklyn seit wenigen Jahren vereint. Mit vollem Rechte verdient das geniale Werk als ein Triumph der Ingenieurkunst bezeichnet zu werden. Unter ihrem Scheitel passiren die stolzest getakelten Seeschiffe, da die höchsten Mastspitzen kaum an sie heranreichen, und über ihren Rücken schreiten jährlich 40 Millionen Menschen, per Bahn, Achse oder zu Fuss. Ein herrliches Panorama geniesst man von ihrer Mitte aus. Weithin überblickt man New-Jersey, den Hudson bis zu den fernen, ihn begrenzenden Bergen, man sieht die endlos scheinenden Städte, das malerische Long-Island und Staten-Island, und durch die Narrows eröffnet sich auch ein Ausblick auf den weiten Ocean.

Die Verhältnisse und Bedürfnisse des Seeverkehres haben in New-York nicht nur zu den besten Verkehrseinrichtungen geführt, sondern es wurde auch ein ebenso tüchtiges wie verlässliches Personal grossgezogen, welchem sich die Bevölkerung mit Beruhigung anvertraut. Die Hafenämter erfüllen ehrenvoll den Zweck und ihr ausübendes Personal die schweren Pflichten, welche ihnen die Regelung des Seeverkehres auferlegt. Der Lootsen- und Hafendienst ist vorzüglich organisirt, die Quais, Docks und sonstigen Hafenanlagen sind, wenn auch nicht schön, doch zweckentsprechend ausgestattet und ausreichend. Stabile Steinbauten sind indes selten; Anlegedämme (Piers) aus Pfählen oder combinirte Bauten aus Stein und Holz, welche den Eisverhältnissen im Winter und der Gezeitenströmung besser entsprechen, sind bevorzugt. Ebbe und Flut treiben nämlich auch hier ihr unausgesetztes Spiel, und selbst des Hudsons Macht unterliegt an seiner Mündung den Gesetzen des Oceans.

Für die sanitären und klimatischen Verhältnisse New-Yorks ist die Nähe des Oceans von hoher Bedeutung. Obwohl es in der Breite von 41° N. bei Länge 74° West von Greenwich, also in der Höhe Neapels gelegen ist, und obwohl die Jahresmitteltemperatur + 12° C. erreicht, sind die Temperaturunterschiede New-Yorks doch excessive. Die erlahmende drückende Hitze der Hochsommertage wird durch die wohlthuenden, aus dem Ocean einströmenden Brisen gemässigt, und

ebenso verhindert der directe Einfluss der See, dass der Hafen in strenger Winterszeit durch Eismassen sich schliesst. In seltenen Fällen ereignet es sich zwar, dass durch schweres Eis fast aller Verkehr für kurze Zeit stagnirt; dann gleichen Hudson und Bay fast einer polaren Gegend. Doch dauert dies nie lange, aber die Herrschaft des Winters mit seinen orkanartigen, meist aus Nordwest tobenden Stürmen und den starken Schneefällen wird oft zur Geissel der Navigation in der Bucht von New-York und vor der Einfahrt in dieselbe. Fast in jedem Winter ereignen sich an dieser Küste Unfälle, welchen Menschenleben und grosse Werthe zum Opfer fallen.

Das Winterbild des Hafens ist eigenthümlich. Die verkehrenden Dampfboote sind mit dicken Eiskrusten bedeckt, und Eisbrecher mit mächtigen Sporen trachten die wichtigsten Verkehrsadern offen zu halten. Dennoch ereignet es sich, dass selbst Ferryboote auf ihrer kurzen Route von einem zum anderen Ufer der Eismassen wegen plötzlich die Fahrt zu hemmen gezwungen sind. Dann schlägt man Brücken über die Eisdecke und befreit die Gefangenen; doch sobald die Verhältnisse es nur irgend ermöglichen, werden die Fahrten wieder aufgenommen. Leichtes Eis überwältigen die wohlconstruirten Fahrzeuge mit eigener Kraft.

Ein anderes grosses Hemmniss für den Verkehr sind die im Frühjahre und Herbst oft einsetzenden dichten Nebel. Für die nahen Strecken des Localverkehres hat man auf Mittel gesonnen, dieser Calamität zu begegnen. Mit bewundernswerther Geschicklichkeit führen die Capitäne ihre Fahrzeuge, einzig dem Schalle horchend, in das undurchdringliche Grau. Sowohl die Schiffe selbst als auch deren Anlegestationen haben nämlich gleichartige akustische Apparate, welche fortwährend in Thätigkeit erhalten werden. Welch sonderbares Concert bei der Verschiedenartigkeit der Töne und der Unzahl der Fahrzeuge! Bald sind es helle Glocken, bald erschütternde tiefe Töne der Dampfpfeifen, oder die ergreifenden Klänge oder ganze Accorde von Aeolsharfen, mit welchen Schiff und Station sich anzulocken trachten. Dennoch vollziehen sich Ankunft und Abfahrt mit staunenswerther Präcision und Raschheit.

Die Fahrpreise auf Ferrybooten für das Uebersetzen auf das jenseitige Stadtufer sind äusserst niedrig; sie betragen nur 1 Cent in den Morgen- und Abendstunden, unter Tags aber 2 Cent.

Nach dem letzten Census im Jahre 1880 entfielen auf New-York allein 1,206.300 Einwohner, auf Brooklyn 566.663, auf Jersey-City und Hoboken 151.721, Long-Island-City 17.129, also zusammen

New-York.

1,941.813 Einwohner. Hiezu kommen noch 100.000 ambulante Fremde. Wird aber das ganze unmittelbare Abhängigkeitsgebiet von New-York in Betracht gezogen, also die sogenannten Vorstädte, so müssen Newark mit 136.508, Elizabeth mit 25.000 Einwohnern und andere Städte, die nur als Wohnorte von New-Yorker Geschäftsleuten gelten, hinzugerechnet werden. Allein auch ohne diese Addition darf der heutige Wohnplatz von New-York schon durch die seit 1880 erfolgte Zunahme der Bevölkerung auf eine Einwohnerzahl von rund zweiundeinhalb Millionen geschätzt werden.

Die eigentliche Stadt New-York nimmt nicht nur die ganze Fläche der Manhattan-Insel ein, sondern sie hat den Harlem-River im Norden schon längst überschritten.

Immer zahlreicher werden die Brücken und Schienenstränge, welche die Insel mit dem herrlichen Hinterlande Westchester verbinden, und von den 24 Bezirken, in welche die Stadt New-York zerfällt, gehören 22 dem insularen, 2 dem Gebiete am Festlande an.

Der belebteste Stadtheil ist die untere Stadt (down-town) an der südlichsten Spitze der Insel, wo das geschäftliche Leben concentrirt ist. Dort liegt die prächtige, von granitenen Quais umrandete Parkanlage Battery, von der aus die ganze Bai und die vorliegenden Inseln übersehen werden.

In unmittelbarer Nähe steht Castle-Garden, das weltbekannte Gebäude für die Einwanderer, das Eingangsthor in die neue Welt, zum Glücke oder zum Verderben. Unter dem Schutzdache des Castle Garden ist die erste Etappe auf dem Pfade des Erwerbes.

An Castle-Garden schliesst sich unmittelbar die untere Stadt mit ihren engen und düsteren Strassen an. Hier herrscht das regste Leben, denn die hier stehenden, meist 8, auch 10 Stockwerke hohen Gebäude bergen alle nur erdenklichen geschäftlichen und politischen Bureaux, die Consulate, Agenturen, Geschäftslocale u. dgl. Die gesammte Bevölkerung New-Yorks scheint der Südspitze der Stadt zuzuströmen oder sich von hier in die grossen Adern ihres Verkehres zu ergiessen.

Die Gestalt der Manhattan-Insel hat das räumliche Anwachsen von New-York in der Längsrichtung bedingt. Gegenwärtig misst die Stadt 29·6 *km* in der Länge, wovon 25 *km* auf den insularen Theil entfallen, während die durchschnittliche Breite 4·4 *km* beträgt. Der weitaus grössere, erst in diesem Jahrhundert entstandene Stadttheil zeigt in seiner Anlage ein fast mathematisches Gepräge. Unübersehbare Avenuen, die ganze Länge der Insel durchziehend, stellen ein System von Abscissen und die sie schnurgerade und senkrecht durch-

kreuzenden Strassen ein solches von Ordinaten dar. Auf unseren Plänen von New-York haben wir das System durch erklärende Buchstaben und Ziffern veranschaulicht.

Die Avenuen, vom Osten der Stadt gegen Westen gezählt, werden mit Nummern von 1 bis 12 benannt, von welcher Bezeichnung nur Lexington- und Madison-Avenue eine Ausnahme machen. Erstere liegt zwischen der 3. und 4., letztere zwischen der 5. und 6. Avenue, so dass sich die Gesammtzahl der Avenuen auf 14 beläuft.

Die Strassen der Neustadt sind ebenfalls nur mit Nummern bezeichnet, welche ihren Anfang im Anschlusse an die Down-Town haben, wo sie noch durch die Querzüge der älteren mit Namen bezeichneten Strassen begrenzt sind. Erst die 14. Strasse durchzieht die ganze Breite der Insel vom Ufer des Hudson bis zu jenem des East-River, desgleichen alle folgenden bis zur 155., der nördlichsten, diesseits des Harlem-River gelegenen, insoferne sie nicht wie die 66. bis 110. durch den Centralpark, diese herrliche Oase in der Häusermasse von New-York, eine wohlthuende Unterbrechung erfahren. Die 5. Avenue ist die eigentliche Achse dieses Strassennetzes. Sie theilt New-York in eine östliche und westliche Hälfte.

Der Stempel der Einförmigkeit, welcher den Strassen New-Yorks durch deren Anlage aufgeprägt ist, wird jedoch wett gemacht durch das dort herrschende rege Leben.

Der über 9 *km* lange Broadway, welcher vom südlichsten Theile der Down-Town durch diese gegen Nord zieht und wie ein muthwilliger Strich auf symmetrischem Plane die neuere Stadt bis zum Centralpark schräge durchläuft, ist weltberühmt.

Er ist die Pulsader der Stadt; an seinen Borden ist nicht nur Pracht und Luxus ausgestellt, sondern jeglicher Handel und alle Gewerbe entfalten dort ihr Schaugepränge. Die kaufmännische Thätigkeit hat hier das Hauptquartier aufgeschlagen.

Fast alle Häuser des Broadway sind bis in die obersten Stockwerke nichts anderes als grossartige Magazine, ein Markt nicht nur für die Stadt, sondern auch für all die entfernten Handelsplätze der Vereinigten Staaten.

Aushängeschilder in allen Formen und Farben und mächtige Annoncen trachten das Interesse der Passanten zu wecken und zu fesseln.

Zu allen Tages- und Abendzeiten wogt die Menge die Trottoirs entlang, während das Rollen und Gerassel unzähliger Wagen und der Pferdebahn die Strasse mit einem wahrhaft betäubenden Getöse erfüllt.

Den Gipfelpunkt erreicht dies Getriebe in der Höhe von Wallstreet, der Strasse der Banken und Crösusse.

Vorüber an Trinity-Church, wo der blumengeschmückte Friedhof und weiterhin auch das Prachtgebäude der Equitable-Life-Insurance-Company ein seltsames Memento mori wachrufen, bis zu St. Pauls Church-Yard, wo der Broadway über die Breite gewöhnlicher Strassen sich erweitert, herrscht das dichteste Gedränge.

Das Ueberschreiten des Broadway ist hier mit Mühe und Gefahr verbunden und erfordert grosse Geschicklichkeit.

Durch Union-Square, einen schönen Platz, welcher mit den Statuen Washington's, Lincoln's und Lafaytte's geschmückt ist, erleidet die gerade Linie des Broadway eine Unterbrechung und nochmals eine solche bei dem Garten von Madison-Square. Hier ist das Centrum der Vergnügungswelt, des Reichthumes und der Noblesse. Neben Theatern und Musikhallen stehen hier die besten Hotels, die elegantesten Clubhäuser, welche New-York aufzuweisen vermag.

Obwohl New-York herrliche, an Grösse einzig dastehende öffentliche Gebäude besitzt, nahe an 500 Kirchen zählt und die Palais in Strassen und Avenuen in Pracht und Luxus förmlich wetteifern, kann ein allgemein bevorzugter Baustyl nicht wahrgenommen werden. Am Broadway, wie in den meisten fashionablen Avenuen und Strassen herrscht eine bunte Abwechslung; dagegen ist das Gros der Häuserzeilen von einer so nüchternen Einförmigkeit, dass man annehmen könnte, es ziehe sich meilenweit ein und dasselbe Gebäude dahin.

Der hervorragendste historische Platz New-Yorks ist Bowling-Green, ein Platz der Down-Town, an welchem die Wiege New-Yorks gestanden, indem die sechs, derzeit die Südseite des Platzes einfassenden Gebäude jene Stelle bedecken, auf welcher einst das alte holländische, später englische Fort gestanden hat; das Washington-Gebäude, Broadway Nr. 1, war die Stätte des Hauptquartiers des General Washington. City-Hall, das Stadthaus, mit der Statue Washington's, Sub-Treasury, das Schatzamt, in dorischem Style aus weissem Marmor erbaut, die Frucht- und Effectenbörse, das Zollamt, das Gebäude der Unionbank, jenes der Manhattancompany, das Post-Office, Western-Union-Telegraph-Comp., Court-House (Gerichtshof), das Palais der Staatszeitung, der Equitable-Versicherungsgesellschaft gehören zu den weitaus bedeutendsten Gebäuden der Stadt.

Unter der grossen Zahl von Kirchen in New-York, die insgesammt wegen der strengen Sonntagsheiligung ausserordentlich stark besucht werden, und deren es für alle Religionen und Secten gibt,

ist ihrer Grösse und Vornehmheit wegen die Trinity-Kirche erwähnenswerth. Ebenso verdient die neue katholische (St. Patriks) Kathedrale als herrlichste Zierde der 5. Avenue besondere Beachtung. Sie ist ein herrlicher, aus weissem Marmor aufgeführter gothischer Bau, der als das schönste Gotteshaus New-Yorks und der neuen Welt gilt. Von den Galerien ihrer 100 *m* hohen Thürme eröffnet sich ein herrlicher Rundblick über New-York und dessen Umgebung.

New-York verfügt über ausgezeichnete Hotels: Fifth-Avenue, Park-Avenue, Metropolitan-Hotel, Astor-House gehören zu den hervorragendsten. Ueberdies gibt es unzählige Boarding-Houses, Pensionen, Restaurationen für den feinsten Geschmack, wie Delmonico, und wieder andere für die grosse Mehrzahl jener, denen nur bescheidene Mittel zur Verfügung stehen.

Zu den ebenso grossartigen wie dieser Weltstadt zur Ehre gereichenden Anlagen, welche die vitalsten Interessen seiner enormen Bevölkerung begünstigen, gehören die Wasserwerke, der Centralbahnhof (Central-Railway-Depot) und die charakteristischen Hochbahnen, die Elevated-Railways.

Die Wasserversorgung erhält die Stadt vom unbedeutenden Crotonflusse aus Westchester, aus einer Entfernung von circa 75 *km*. Schon im Jahre 1842 war der Aquäduct, welcher das gesunde, krystallhelle Wasser aus der herrlichen Region der Croton-Wasserscheide über den Harlem-River nach dem Vertheilungsreservoir in das Herz von New-York führt, fertiggestellt. Mit immensen Kosten wurden im Centralpark ein Vorreservoir und noch mehrere andere Reservoirs angelegt, welche fast anderthalb Milliarden Gallonen Wasser einsammeln. Durch geeignete Pumpwerke und hohe Wasserthürme wurde auch für Speisung der höchstgelegenen Punkte der Stadt Vorsorge getroffen. Die Kosten dieser Anlagen betrugen 30 Millionen Dollars. Der tägliche Wasserverbrauch New-Yorks stellt sich auf 95 Millionen Gallonen.

Ebenso kunstvoll ausgeführt wie genial erdacht ist die Vereinigung der Bahnen im Centrum der Stadt. Durch Tunnels unter dem Strassenniveau, wodurch der Verkehr in den Strassen unbeinflusst bleibt, sind die Bahnen zur Centralstation geleitet. Von den 20 verschiedenen Bahnen (jene auf Long-Island ausgenommen), deren Ausgangspunkt New-York ist, haben nur drei ihren Bahnhof im Centraldepot und hiemit im eigentlichen Stadtgebiete. Dies sind die „New-York-Central & Hudson-River-“, „New-York & Harlem-“ und „New-York-New-Haven & Hartford-Bahn“.

Die prachtvolle dreitheilige Halle dieses in der Höhe der 42. Strasse liegenden Central-Bahnhofes kann 30 Zügen unter ihren Dächern vollkommen Schutz gewähren, und die Gebäude sind mit allem Comfort ausgestattet. Die auf den drei Hauptgeleisen laufenden Züge sinken schon nach wenig hundert Metern Laufes unter das Strassenniveau in einen der Tunnels und steigen erst kurz vor dem Uebergange über den Harlem-River wieder in das Terrain auf.

Alle anderen Bahnhöfe, mit Ausnahme jener von Long-Island, welche ihre Centralen in Brooklyn haben, liegen jenseits des Hudson in Jersey-City oder Hoboken. Ein zweiter Bahnhof der New-York & Harlem-Bahn, welcher am Ufer des Hudson-River in der Höhe der 30. Strasse liegt, wird meist nur von Localzügen berührt.

Die ungeheure Längenausdehnung New-Yorks, der Umstand, dass fast dessen gesammte, dem Geschäfte und der Arbeit zuströmende Bevölkerung genöthigt ist, ihre Wohnsitze in den vom Ziele der Arbeit weitab liegenden Stadttheilen aufzuschlagen, hat schliesslich zur Errichtung von Hochbahnen geführt, welche mit Dampf betrieben werden. Omnibusse und Fuhrwerke, selbst die in reichlicher Zahl die Stadt in der Länge und Quere durchlaufenden Pferdebahnen haben für die sich täglich, insbesondere in den Morgen- und Abenstunden vollziehenden Völkerwanderungen kaum mehr genügt, als die ersten Elevated-Trains die langen Avenuen durchbrausten. Die Elevated-Railroads sind ein Charakteristicum der Stadt New-York. Die langen und geraden Avenuen haben ganz naturgemäss die Anlage solcher, allerdings für die Bewohner dieser Strassen nicht behaglichen Einrichtungen hervorgerufen. Doch keine Rücksicht konnte den Anforderungen des Bedarfes lange widerstehen, und jetzt sind die anfangs mit getheilter Freude begrüssten Hochbahnen zum unabweisbaren Bedürfnisse geworden. Unterirdische Bauten waren der Terrainverhältnisse halber ausgeschlossen, und so erheben sich nun die Schienenwege auf eisernen säulenartigen Unterbauten von verhältnissmässig leichter Construction, unterhalb welchen der volle Strassenverkehr sich vollziehen kann. Die Hochbahnen sind nicht nur in eine einzige Gesellschaft, die Manhatten-Company, vereint, sondern stellen auch in ihrer Anlage ein einheitliches und zusammenhängendes System von Schienenwegen dar.

Das Centrum dieses Netzes, von welchem alle Linien ausgehen, und nach welchem sie zurückkehren, liegt fast ganz am Südende der Stadt, östlich von Battery, von wo aus diese Bahnen vermittelst der die Züge erwartenden Ferryboote mit allen weiteren Verkehrsadern jenseits des East- und Hudson-River unmittelbar communiciren. Eine

riesige bogenförmige Terrasse, ein von eisernen Stützen getragenes Plateau, stellt das einheitliche Stationsgebäude dar, auf welchem sich die Corridore mit Schaltern für die Kartenausgabe und die Wartestellen befinden. Weitaus der interessanteste Punkt der Hochbahnen ist jene Haltestelle, welche mit dem mächtigen Plateau, dem Kopfe der schwebenden East-Riverbrücke, in Verbindung steht. Wer das bunte Getriebe, die enorme Bewegung ganzer Volksmassen, die Verkörperung des Kampfes ums Dasein mit einem Blicke erschauen will, der betrachte jenes Brückenthor, in welches sich die Bevölkerungen der Riesenstädte New-York und Brooklyn zu Bahn und Wagen aller Art und in unendlichen Reihen von Fussgängern Stunde um Stunde begegnen.

Vom Centralpunkte ziehen die Hochbahnen mit Doppelgeleisen durch die wichtigsten Strassen und Knotenpunkte des Geschäftslebens der unteren Stadt und durchlaufen dann die 1., 3., 6. und 9. Avenue bis ans nördliche Stadtende am Harlem-River. Sie sind theils ganz nahe und je nach den Terrainverhältnissen an den höheren oder niederen Stockwerken der Häuser geführt oder laufen in der Strassenmitte auf vollkommen freistehendem Unterbau. Die 6. und die 9. Avenuebahn vereinen sich in der Nähe des Centralparks in eine einzige Linie. Ein Querarm der Hochbahnen führt auch zum Central-Railway-Depot, ein anderer nach dem East-River.

Die Fahrt von der Südspitze bis zum Nordende der Stadt währt circa eine Stunde.

Der einheitliche Tarif erleichtert wesentlich die rasche Abfertigung der Passagiere und die mathematische Eintheilung und Anlage der Stadt die schnelle Orientirung.

Ein Vorzug aller Verkehrsmittel New-Yorks, der besonders hervorgehoben zu werden verdient, ist die unvergleichliche Billigkeit derselben und der Umstand, dass der Passagier weder auf Hochbahnen, noch bei Benützung der Pferdebahnen und sonstiger Beförderungsmittel durch eine Controle weiter belästigt wird.

Alle Wagen sind durchgehends comfortabel eingerichtet und im Winter jene der Hochbahnen mittelst Dampfheizung, jene der Pferdebahn durch Oefen erwärmt.

Nachts verkehren die Züge der Hochbahnen in geringerer Zahl wie am Tage, und jene, welche im directen Anschlusse an die einlangenden Züge der grossen Verkehrsbahnen stehen, sausen gleich Expresszügen die Stadt abwärts, nur an 6—8 Stellen haltend, während dies sonst gegen 25mal der Fall ist.

Andere Fuhrwerke hingegen, wie Miethwagen, Cabs etc., sind ausserordentlich theuer.

Neuestens wurde in New-York eine Strassenbahn eröffnet, deren Wägen durch elektrische Accumulatoren bewegt werden. Die verbrauchten Elemente der letzteren werden an gewissen Haltestellen gewechselt.

Nicht nur durch sein bewegtes Leben, die bunten Bilder seiner Strassen und die Möglichkeit, nach Wahl und Geschmack zu leben,

ist New-York ein unversiegbarer Born für Zerstreuung, sondern es besitzt auch Einrichtungen, welche geradezu als mustergiltig hingestellt werden müssen.

Die polizeilichen Institutionen sind berühmt, ihre Organe regeln mit unverdrossenem Opfermuthe den Strassenverkehr und geniessen im Publicum auch jene unbedingte Achtung, deren sie sich so würdig erweisen. Der Einheimische wie der Fremde findet im Bedarfsfalle an ihnen einen Beschützer und verlässlichen Führer. Die meisten sind der deutschen Sprache mächtig, welche nach der nationalen in New-York die verbreitetste ist.

Die Feuerwehren sind musterhaft organisirt, hunderte von Stätten für öffentliche Wohlfahrt, Lebensrettung und sonstige Hilfeleistung sind telegraphisch und telephonisch miteinander verbunden. Ebenso leisten die Telegraphen- und Postanstalten unübertreffliche Dienste.

Dass New-York, die Geburtsstätte des elektrischen Lichtes, über eine glänzende Beleuchtung verfügt, ist natürlich. Wenngleich seine weitaus grösseren Gebiete noch Gaslicht verwenden, so haben der Broadway, manche Avenuen und Strassen wie fast alle grossen öffentlichen Anstalten und Privatetablissements das Licht der Neuzeit eingeführt, und viele tausende elektromotorischer Anlagen stehen in Betrieb.

Der vorwiegend praktische und geschäftliche Sinn des Amerikaners hat jedoch sein Gefühl für das Schöne und Edle durchaus nicht unterdrückt. Er ist durchglüht vom Verlangen, im Augapfel seines weiten Vaterlandes Tempel für Kunst und Wissenschaft zu gründen, welche sich würdig an jene der alten Welt anreihen und zu den Zierden der Stadt gereichen sollten, so wurden denn auch in New-York viele derlei Institute gegründet.

Zum Theile verdanken sie ihr Entstehen der Fürsorge des Staates, in überwiegender Zahl jedoch der Initiative der Provinz- und Stadtbehörden und insbesondere der Munificenz seiner Bewohner, deren Namen sie oft tragen.

Zu den hervorragendsten Sehenswürdigkeiten dieser Art gehören: das Metropolitan Museum of art, Historical Society, Lenox Library, Astor Library, die National Academy of design u. a. m.

Die privaten Bildergalerien, wie jene von Vanderbilt, sind sehenswerth. Ausser den grossen Instituten, welche der Pflege der Wissenschaft gewidmet sind und alle Zweige derselben umfassen, gibt es hunderte von bildenden und humanitären Anstalten, und ist das Clubwesen sehr ausgebreitet.

Obwohl New-York vorwiegend Handelsstadt ist, kann auch die Entwicklung und Bedeutung seiner Industrie nicht übersehen werden. Sie nimmt noch heute den ersten Rang unter den Industriestädten der Union ein und besitzt unzählige Etablissements, namentlich hat sich die Manufacturbranche in neuerer Zeit ganz besonders entwickelt.

New-York bietet für jede Art von Vergnügungen die reichste Abwechslung. Es zählt nebst dem Metropolitan-Opera-House, dem

New-York (Brocklyn-Brücke).

neuesten und schönsten seiner Theater, und der Academy of Music noch 32 mehr oder minder bedeutende Bühnen und entfaltet in jeder Richtung ein reiches Kunstleben.

Unter den 32 öffentlichen Gärten oder im Baumschmucke prangenden Plätzen nimmt der Centralpark wohl den ersten Rang ein. Mit kühnem Eingriffe hat die Kunst in dem von Natur ungünstigen Boden ein wahres Paradies geschaffen. Diese Oase in der Steinmasse von New-York ist über $4^1/_2$ *km* lang und 1 *km* breit. Die schönen Reit-, Fahr- und Gehwege, die herrliche Gruppirung der Pflanzungen,

bald mächtige Baumreihen, bald üppige Wiesen, seine Bassins, Teiche, Seen und Fontainen, seine Statuen und die vielen stylvollen Bauten, Brücken, die Spielplätze und Restaurants, wie nicht minder die umgebenden Gebäude, unter welchen das Metropolitan Museum of Art schon wegen der Schätze, die es birgt, die grösste Anziehungskraft übt, Alles dies stempelt den Park nicht nur zu einer der herrlichsten Anlagen, sondern erhebt ihn auch zum ersten Vergnügungsplatze und Vereinigungsorte der New-Yorker Welt.

Die grösste Wohlthäterin der in das Meer von Häusern gedrängten, im Strudel der Geschäfte ermüdenden Menschheit ist jedoch die Natur, die, mit reichem Segen das weite Land bedenkend, der Millionenbevölkerung die wunderbarsten Erholungsplätze in der Nähe bereit hält.

Nach allen Richtungen erschaut man knapp ausserhalb der Stadt herrliche Waldungen, prächtige Fluren, und das weite Gebiet ist umbrandet von den Wogen des Oceans, benetzt von rieselnden Quellen und getheilt von grossen Wässern. Nicht nur der Hudson mit seinen reizenden Ufern lockt, wenn Alles spriesst und grünt, die Stadtbewohner an seine Gestade und Triften, auch die Inseln, wie Long-, Coney- und Staten-Island, und das Küstengebiet von Jersey nehmen, sobald sie im Frühlingsschmucke erscheinen, Hunderttausende von Bewohnern in ihre prächtigen Villen und Sommerhäuser auf und locken an festlichen Tagen unübersehbare Menschenmassen in ihre Gefilde. Dort wird ihnen Erholung von den Strapazen der Arbeit und hat der Unternehmungsgeist unzählige Vergnügungsplätze geschaffen. Jeder Sport findet dort seine Berechtigung, und insbesondere ist Coney-Island mit seinem Rennplatze das Ziel jener, die an den Pferderennen, der Entfaltung der Freude und des Luxus ihr Auge weiden wollen.

Coney-Island mit ihrem gegen sandig verlaufenden Süd-Ufer ist auch der eigentliche, der Hauptbade- und Wasserplatz, der mit den besten Einrichtungen und mit prächtigen Hôtels für seine Besucher ausgestattet ist. West-Brighton auf Coney-Island hat nicht nur einen 1000 Fuss in den Ocean ragenden eisernen Pier, sondern trägt auch jenes monströse Hôtel, welches, in Form eines Elephanten gebaut, aus meilenweiter Ferne von See aus erblickt werden kann. Sogar in den Zähnen dieses Ungethümes sind Sommerwohnungen eingerichtet. Sechs Localeisenbahnen und eine Pferdebahn verbinden die Insel direct mit Brooklyn und unzählige Dampfboote mit New-York und Jersey-City. 150.000 Personen können in einem Tage hin und her übersetzt werden.

Doch nicht nur hieher, sondern auch nach den entfernteren Punkten der Küste von New-Jersey und bis Sandy Hook, endlich nach Staten-Island, welches seine eigenen Eisenbahnen hat, fährt man mit Ferrybooten oder anderen Dampfschiffen ebenso gut als billig.

Zu New-York gehören die Inseln im East-River, Blackwells, Wards und Randalls.

Erstere besitzt grossartige Gebäude, wie Spitäler, Strafanstalten, Arbeitshäuser und dergleichen öffentliche Institute. Ward-Island hat ebenfalls ähnliche Anstalten, von welchen ein Theil für Zwecke der Emigration gewidmet ist, und auf Randall-Island sind nebst anderen auch Correctionsanstalten für verwahrloste Kinder und Kinderspitäler erbaut.

Neuestens plant man den Bau einer mächtigen Brücke, welche New-York über Blackwell-Island mit Long-Island verbinden soll.

So wird dem Wunderwerk der Suspension- oder Brooklyn-Brücke bald ein zweites zur Seite gestellt sein. Bis nun ist erstere jedoch der Stolz der Bevölkerung New-Yorks und gleichzeitig das Denkmal ihres genialen Constructeurs Ingenieur Roebling, dem es nicht vergönnt war, die Vollendung seines kühnen Werkes zu erleben. Sein Sohn führte selbes zu Ende, und 1883 wurde die Brücke dem Verkehre übergeben.

Dem Interesse an dieser gewaltigen schwebenden Strasse, welche in ihrer kunstvollen Gliederung von einiger Entfernung aus als ein überaus zarter Bau erscheint, seien nachfolgende Daten gewidmet.

Mächtige Anläufe, Wälle von Mauerwerk, welche von den Ufern fast 500 *m* in das Stadtgebiet von New-York und 300 *m* in jenes von Brooklyn ragen, bilden gleichsam die Zufahrts-Plateaux zur Brücke, an welche sich beiderseits die Elevated-Railways directe anschliessen. Für Fussgänger sind die Plateaux durch Treppen, für Wagen auf besonderen Zufahrtsrampen erreichbar.

In den Wällen liegen die kräftigen Verankerungen, an welchen die Enden der vier Stahlkabel von 40 *cm* Durchmesser befestigt sind. Diese Kabel laufen in majestätischen Bogen über die beiden Thurmpfeiler, die einzigen Stützen des Brückengehänges. Die Thürme, welche in dem felsigen Grunde des East-River ihre Fundamente haben, sind aus Granit erbaut, am Wasserspiegel 42 *m* lang und bei 15 *m* breit; sie ragen 85 *m* über das Meeresniveau empor. Die Kabel sind ohne weitere Befestigung auf der Thurmkrone bloss aufgelegt. Von unzähligen senkrecht abhängenden Stahltauen wird die eigentliche Brücke, ein sehr solides Eisengitterwerk, getragen.

Die ganze Länge der Brücke beträgt 1785 *m*, ihre Breite 17½ *m*. Zwischen den Pfeilern misst sie 843 *m* Länge und ist derart mit letzteren verbunden, dass sie allen Stürmen zu widerstehen im Stande ist. Ihre normale Belastung mit 1380 *t* wird durch eine Maximaltragfähigkeit von 49.200 *t* gewährleistet. Ueber die Brücke führen zwei Schienenwege, auf welchen die Wagen vermittelst

eines endlosen Drahtseiles bewegt werden. Der Dampftreibapparat hiefür befindet sich an der Brooklyner Seite der Brücke. Zu beiden Seiten der Bahn führen die Strassen für den Wagenverkehr, und oberhalb der Bahnen in der Mitte der Weg für Fussgänger.

Die Erbauungskosten der Brücke erreichten die Höhe von nahezu 15 Millionen Dollars.

Brooklyn, obgleich eine gewaltige Stadt an sich, ist in den Begriff New-York vollkommen aufgegangen. Allein wie letzteres, stellt auch diese Stadt einen Complex kleinerer Cities vor, deren Individualitäten in den Hintergrund treten mussten. In gleicher Weise verlief auch der biologische Process der anderen mit New-York verbundenen Nachbarstädte.

Brooklyn ist die drittgrösste Stadt der Vereinigten Staaten; sie hat ihre eigene Verwaltung und Vertretung.

Eine stattliche Reihe öffentlicher Gebäude, worunter City-Hall, ein vornehmer Marmorbau im jonischen Style, und zahlreiche luxuriöse Privatbauten, geben ihr das Gepräge der Wohlhabenheit. Der Kunst und Wissenschaft lässt die Stadt eine warme Fürsorge angedeihen, überhaupt ist in ihren Einrichtungen der Kern von New-York das Vorbild gewesen. Auch in Brooklyn durchzieht ein Broadway die Stadt, und die Züge der Elevated-Railways durchbrausen Avenuen und Strassen.

Die Häuser sind zum grossen Theile solide Steinbauten, und die meist unter rechtem Winkel sich schneidenden Strassen in gerader Richtung geführt, wenngleich das Terrain hügelig und stellenweise sehr steil ist. Von einigen hochgelegenen Strassen, wie von Montague-Terrace, geniesst man eine lohnende Aussicht auf New-York und den Hafen; die Luft ist hier reiner als in der Schwesterstadt. Im Volksmunde wird Brooklyn als Schlafstätte der New-Yorker bezeichnet oder auch die Stadt der Kirchen genannt, deren sie eine Menge besitzt.

Hervorragend durch Schönheit ist jedoch keine derselben. Dagegen ist Brooklyn reich an grossen und schönen Parkanlagen. Zur Berühmtheit ist der grossartige und unvergleichliche Ocean-Parkway gelangt, ein prächtiger, 82 *m* breiter und über $10^1/_2$ *km* langer Boulevard. Er ist die beliebteste der Fahrstrassen, welche vom Prospect-Park bis zum Oceanstrand von Coney-Island führt.

Auch die Industrie von Brooklyn ist sehr bedeutend, und verdienen die grossartigen Petroleum-Raffinerien hervorgehoben zu werden.

Brooklyn und Long-Island-City umsäumen das ganze linksseitige Ufer des East-River, der eigentlich kein Fluss, sondern die enge Fort-

New-York (Freiheitsstatue auf der Bedloes-Insel).

setzung jenes Canales ist, der Long-Island im Norden bespült. Den Namen East-River führt dieser Canal erst von der Stelle an, wo der Harlem-River in denselben einmündet.

An einer Bucht des East-River liegt Navy-Yard, das grösste See-Kriegsarsenal der Vereinigten Staaten mit seinen Werften, Magazinen und grossen aus Granit gebauten Trockendocks.

Für die Zwecke des Handelsverkehrs entstanden im Südwesten der Stadt die weitläufigen Atlantic-Docks, an welche sich weiterab auch jene der Erie- und Brooklyn-Basins anschliessen. Der Grossartigkeit dieser Anstalten verdankt Brooklyn den Ruf als eine der Hauptkornkammern der Erde.

Die Länge der Dämme der Atlantic-Docks beträgt gegen 4 *km*, und in dem Bassin, das nur eine 60 *m* breite Einfahrt hat, finden 500 Schiffe gleichzeitig Raum. Riesige Waarenhäuser und neun thurmhohe Getreideelevatoren umfassen dort die Quais. Die Elevatoren werden ausschliesslich mit Dampf betrieben. Erie- und Brooklyn-Basin dienen dem gleichen Zwecke; die drei genannten Plätze sind die einzigen, in welchen Docks im eigentlichen Sinne des Wortes, d. h. Trockendocks angelegt sind. Die enormen Dimensionen der letzteren reichen für die grössten Seeschiffe vollkommen aus.

Durch die Elevated-Railways und Pferdebahnen wird das weite Gebiet von Brooklyn in meilenweiten Strecken durchzogen und haben alle Linien den Anschluss entweder zum Fusspunkte der East-River-Bridge oder zur Fulton-Ferry, welche die frequentirteste Fähre für die Verbindung nach allen Richtungen ist.

Der wechselseitige, nie rastende Verkehr zwischen den drei Städten Brooklyn, New-York einerseits und Jersey-City andererseits hat unwillkürlich auch die letztere in den Gesammtbegriff New-York einbezogen. Wenngleich alle drei Städte getrennte Gemeinschaften bilden und Jersey-City sogar in einem anderen Staate, in New-Jersey, gelegen ist, repräsentiren sie doch alle ein einziges grosses Eingangsthor für die Vereinigten Staaten, ein einziges Importgebiet. Jersey-City ist auch eines jener Meere von Wohngebäuden, das meist New-Yorker Geschäftsleuten dient, welche ihren Familiensitz in ruhigeren Gegenden, entfernt vom Getriebe des Business, aufschlagen.

Die Hügel hinter der Stadt sind von schönen Villen besetzt, Grand Street im Herzen derselben ihre schönste Strasse. Ausserdem hat die Stadt bedeutende Fabriken; ihre Manufactur- und Glasindustrie, Zuckerraffinerien sind wohlentwickelt, Eisen-, Stahl- und Zinkwerke, Giessereien, Kessel- und Locomotivfabriken sind zahlreich vorhanden.

An Hoboken findet Jersey-City ihre Ergänzung, obgleich auch dieses eine gesonderte Municipalität bildet. Hier leben vornehmlich Deutsche, welche den Stock der Bevölkerung Hobokens ausmachen, und ihre Sitten und Gebräuche drücken der Stadt den Stempel des Deutschthums auf. Es ist kaum denkbar, und doch trifft es zu, dass Menschen, welche seit Decennien hier leben, keine andere als ihre deutsche Muttersprache kennen. Viele Deutsche sind Industrielle oder Handelsleute, die meisten jedoch gehören den arbeitenden Classen an und betreiben mechanische Gewerbe.

Auf einem Hügel im Norden bei Hoboken steht auch das durch Commodore Stevens gegründete polytechnische und wissenschaftliche Institut seines Namens. Die Umgebung selbst ist herrlich und die elysäischen Felder, tiefschattige Promenaden an den Hügeln aufwärts vom Hudson-River, gehören zu den pittoreskesten Punkten in der Umgebung New-Yorks.

In Jersey-City und Hoboken haben 16 Bahnen ihre Anfangs- und Auslauf-Stationen, und von hier aus verkehren die Eisenbahnfähren zu den Geleisen jenseits des Hudson-Rivers. Strahlenförmig führen diese Bahnen, von welchen zwei den Ufern des Hudson folgen, in das Innere des Landes, um in zahllosen Zweigen an jene Weltstrassen anzuschliessen, welche die östlichen Gestade der Vereinigten Staaten mit dem fernen Westen und dem Stillen Ocean verbinden.

Schon seit einem Viertel-Jahrhundert ist New-York der drittwichtigste Hafen der Welt, seit einem halben Jahrhundert der grösste Stapel- und Handelsplatz Amerikas, der alle anderen Seeplätze der Union weit hinter sich lässt. Denn der Handel New-Yorks mit dem Auslande umfasst 55—58% desjenigen aller Häfen der Vereinigten Staaten zusammengenommen. Die folgende Tabelle bringt hiefür den ziffermässigen Nachweis.

Auswärtiger Handel, Edelmetalle eingeschlossen:

		New-York Dollars	Alle Häfen der Vereinigten Staaten Dollars
Fiscaljahr endend 30. Juni	1888	852,165.691	1.525,663.790
„ „ „ „	1887	832,446.728	1.504,671.462
„ „ „ „	1886	802,535.015	1.426,018.032

Der kolossale Verkehr landeinwärts ist zunächst die nothwendige Folge des gewaltigen überseeischen Handels. Daneben hat New-York einen ausgedehnten selbständigen Verkehr mit seinem directen Hinterlande, bedingt durch die Grösse der Bevölkerung, welche heute für den Wohnplatz New-York mit 2½ Millionen Einwohner nicht zu hoch gerechnet ist, und durch ein ausgebreitetes Fabrikswesen. Alle diese

Factoren zusammen mit dem Umstande, dass es sein Antlitz Europa und Westindien zuwendet, haben New-York zum Hauptsammelplatze der Reichthümer der Union gemacht, deren Verwendung von diesem Brennpunkte aus mit den Hilfsmitteln einer vollendeten Technik des Handels und mit rücksichtsloser Energie geleitet wird. Gleichen Schritt mit der Grossartigkeit des Handels- und des Gewerbebetriebes hält der Luxus der oberen Stände, über den von Zeit zu Zeit erstaunlich klingende Berichte nach Europa kommen. New-York ist dadurch auch ein reiches Absatzgebiet für die Luxusindustrien Europas.

Unwillkürlich stellt man sich die Frage, warum von den prachtvollen Häfen, an denen die Ostküste Amerikas so reich ist, gerade die Mündung des Hudson zu dieser herrschenden Stellung berufen wurde und so das ehrwürdige Philadelphia und Boston, die Wiege der Freiheit der Union, in den Hintergrund drängte. Auch diese Städte liegen ja ganz nahe jenen Gebieten, in denen sich heute der Schwerpunkt des wirtschaftlichen Lebens der Union befindet. Sein commercielles Uebergewicht verdankt New-York der schon von Washington so sehr protegirten Anlage von Canälen. New-York erhielt 1825 mit der Eröffnung des berühmten Erie-Canales, welcher von Buffalo an der Ostspitze des Erie-Sees nach Albany am Hudson führt, eine bequeme und billige Verbindung mit der mächtigen Kette der grossen Seen. Dies war der erste und blieb der einzige Canal, welcher das Gebirge der Alleghanies überschreitet und bis in die Vierzigerjahre den gesammten Handel der Binnengebiete mit dem atlantischen Ocean monopolisirte. Ihm verdanken Staat und Stadt New-York ihre rasche wirthschaftliche Entwicklung und die heutige commercielle Stellung. Die Bevölkerung der Stadt New-York stieg 1820—1840 von 124.000 auf 313.000 Einwohner. Durch den Bau des Oswego-Canales, welcher vom Ontario-See ausgeht, und die Ausführung des Champlain-Canales, der von Albany nordwärts zum Lorenz-Strom zieht, erhielt der Erie-Canal werthvolle Anschlüsse, auf denen ihm grosse Mengen von Holz und Getreide zugeführt werden. In der Zeit vor den Eisenbahnen standen die Schiffe im Erie-Canale oft in einer ununterbrochenen Reihe von 10 *km* Länge und warteten wochenlang auf die Durchschleusung. Um den Verkehr bewältigen zu können, vertiefte man 1835 den Canal auf 2 *m*, und seitdem trägt er Schiffe von 200—250 Tons Ladung, welche auf dem 580 *km* langen Canale von Pferden und Maulthieren geschleppt werden und durch 72 Schleusen die Wasserscheide überwinden. Auf dem Hudson verwendet man zum Transporte der Canalschiffe Dampfboote.

Durch den Erie-Canal war für den Nordosten der Union die Hauptlinie des Verkehres endgiltig festgestellt, und als man in den Vierzigerjahren in Amerika mit regem Eifer, nicht vorsichtig zögernd wie bei uns in Europa, an den Bau von Eisenbahnen ging, mussten die Unternehmer der so geschaffenen Lage Rechnung tragen. Die Stellung New-Yorks als Handelsplatz wurde durch das neue, sehr leistungsfähige Verkehrsmittel unausgesetzt befestigt. Gleichzeitig sank die Bedeutung des Erie-Canales für den Handel von New-York, aber er ist auch heute noch für die Stadt keine blosse historische Erinnerung: ja seit der grossen Bewegung der „grangers", der weizenbauenden Farmer gegen das Frachtmonopol der Eisenbahnen, ist seine Wichtigkeit als Regulator der Höhe der Getreidefrachtsätze für die sieben Monate des Jahres, in welchen der Frost seine Benützung nicht hindert, allgemein anerkannt.

Aber nicht nur die billige Fracht sichert den Canalbooten eine bleibende Bedeutung für den Getreidetransport, sondern ebenso sehr der Umstand, dass die 2500 *q* tragenden Boote Magazine sind, die der Getreidespeculant wochenlang im Hudson liegen lassen und aus welchen er mittelst sogenannter schwimmender Elevatoren direct in die Seedampfer überladen kann.

Im Jahre 1888 kamen in dem „Tide Water", das ist im Hudson, der dem Einflusse von Ebbe und Flut unterworfen ist, vom Erie-Canal 1·5 Millionen metr. Tonnen und vom Champlain-Canal 0·66 Millionen metr. Tonnen Frachten an; sie bestanden überwiegend aus Getreide und Holz. 1·2 Millionen metr. Tonnen wurden vom Gezeitenwasser in diese Canäle gebracht, und die gesammte Handelsbewegung auf den Canälen des Staates New-York erreichte 4·4 Millionen metr. Tonnen im Werth von 107 Millionen Dollars; von der Summe entfielen 84·2 Millionen Dollars auf den Erie-Canal.

Um die Bedeutung des Erie-Canales zu heben, hat die Regierung des Staates New-York seit dem 1. Jänner 1883 alle Schiffahrtsgebühren aufgehoben. Aber die grossen Trunk-Linien, welche auf ihren Geleisen die Weizenladungen aus dem Westen nach New-York bringen, begegnen dieser Concurrenz durch ausnehmend niedrige Frachtsätze und halten sich bis jetzt für den Ausfall schadlos durch die hohen Tarife, welche der sehr lebhafte Localverkehr entrichten muss. Doch hängt in der Zukunft alles davon ab, ob es der öffentlichen Meinung gelingt, durchzusetzen, dass auf Grund der bestehenden „Interstate Commerce Bill" Güter, welche auf dem Wege ins Ausland den Hafen

von New-York nur passiren, nicht weniger zahlen als diejenigen, welche für den Verbrauch im Inlande bestimmt sind.

Schon aus diesen Betrachtungen geht hervor, dass Getreide einer der wichtigsten Ausfuhrartikel von New-York ist, und die Gruppe der „Brotstoffe", welche auch Mehl umfasst, steht dem Werthe nach sogar an der Spitze der Ausfuhr.

Von den Brotfrüchten, welche in der Union erzeugt werden, haben Weizen und Mais allein Bedeutung für den Welthandel. Doch nur Weizen wird in der Form von Körnern und Mehl ausgeführt, und diese Ausfuhr bildet somit eine directe Concurrenz für die Länder Europas, welche Weizenbau betreiben. In den letzten Fiscaljahren, welche man in Amerika vom 1. Juli bis zum 30. Juni rechnet, wurden aus dem Hafen von New-York von einheimischem Weizen und Mehl exportirt:

Fiscaljahre	Weizen		Weizenmehl		Gesammtwerth in tausend Dollars
	Tausend Metercentner	Werth in tausend Dollars	Tausend Metercentner	Werth in tausend Dollars	
1888	6.045	22.453	3.935	19.139	41.592
1887	11.038	37.146	3.535	16.571	53.717
1886	5.777	19.652	2.847	14.354	34.006

Die Ausfuhr fremden Weizens ist gering und beschränkte sich 1888 auf 109.000 *q*. Die oben angeführten Mengen machen ungefähr je zwei Fünftel der gesammten Weizen- und Mehlausfuhr der Union aus.

In den zahlreichen Elevators von Chicago und anderen Plätzen, sogenannten Collecting Places, welche im Getreidehandel dieselbe Rolle spielen wie die Banken im Geldverkehre, wird der Ueberschuss der Weizenernte aus den Staaten im Süden, Westen und Nordwesten der Seen gesammelt und zum grösseren Theil über New-York ins Ausland dirigirt. Man bedient sich dabei entweder des Wasserweges über die Seen und den Erie-Canal oder der Eisenbahnlinien, doch kommt es auch vor, dass man beide Routen, die zu Wasser führende und die Eisenbahnwege, combinirt. Die Raten für die Verfrachtung des Weizens von Chicago nach New-York sind niedrig. Sie betrugen 1888 durchschnittlich für das Bushel (35·2 *l*) in Cents (à 2·1 kr. oder 4·25 Pfennige) bei der Beförderung mit den Eisenbahnen 14·50 Cents, also 30·8 kr. für eine Entfernung von rund 900 englischen Meilen = 1450 *km*.

Also nicht einmal einen Neukreuzer Gold oder zwei Pfennige kostete im Grosshandel die Beförderung eines Liters Weizen auf die riesige Entfernung von Chicago bis New-York. Wenn man die Route über die Seen und den Bahnweg combinirte, stellte sich 1888 die Fracht per Bushel auf 14·7 Cents, bei ausschliesslicher Benützung des Wasserweges auf 5·93 Cents. Aber es vergehen Wochen, bis auf dem zuletzt genannten Wege das Getreide von Chicago nach New-York kommt.

Aus diesem Grunde gingen auch trotz der riesigen Differenz der Fracht von den 28,858.600 *q* Getreide und Mehl, die 1888 aus dem Innern nach New-York geführt wurden, 18·7 Millionen *q* auf dem Eisenbahnwege und nur 9·2 Millionen *q* auf dem Wasserwege dahin.

Da wir nun schon mit dem Capitel der Frachtraten uns eingelassen haben, so wollen wir auch gleich als nothwendige Ergänzung die Höhe der Getreidefrachten von New-York nach Liverpool (3028 Seemeilen oder 5608 *km*), dem Hauptbestimmungshafen des amerikanischen Getreides, anführen. Diese betrug 1888

pro Bushel durchschnittlich 2·67 Pence oder 5·34 Cents, das Penny zu 2 Cents berechnet.

Mais ist für die Versorgung der Union die weitaus wichtigste Getreideart, das „Corn"; er findet dort eine so vielseitige Verwendung, dass er eine ganze Reihe unserer Feldfrüchte nach ihrem Gebrauchswerthe ersetzen muss. In der Ausfuhr aber tritt er weit hinter dem Weizen zurück; es wurden nämlich 1888 nur 2,201.330 *q* im Werthe von fast 5 Millionen Dollars über New-York nach auswärts versendet.

Der Getreidehandel New-Yorks ist mit eine Folge der eigenthümlichen und grossartigen Organisation des Getreidehandels der Union, den man nach Sering[1]), dessen Ausführungen wir hier benützen, als ein einheitliches Kunstwerk bezeichnen muss. Denn die gewonnenen Bodenproducte werden mit denkbar grösster Oekonomie auf den Markt gebracht.

In Europa haben wir ein Netz von kleinen Zwischenhändlern, welche die ländlichen Districte durchziehen, den Bauern die Ernte abkaufen und an die Grosshändler in den Hauptstädten abliefern. Das Getreide wird in Säcken versendet und jede einzelne Umladung, welche nothwendig ist, wird durch Menschenhände bewirkt. Nur wenige grosse Handelsplätze, wie Köln, Mannheim, Budapest, haben Einrichtungen, welche sich an das amerikanische System anschliessen.

Abgesehen von den Küstenländern des Stillen Oceans wird in ganz Nordamerika das Getreide ausschliesslich in losem Zustande befördert, sowohl in den Eisenbahnwägen wie in den Canalbooten und den Oceandampfern. Dadurch wird es ermöglicht, in ausgedehntestem Masse beim Transporte, Umladen, Abwägen und Einladen des Getreides mechanische Hilfskräfte zu gebrauchen. Mit mechanischen Vorrichtungen zur Bewegung der Körner sind heute alle Silo-Speicher ausgestattet, welche in allen Eisenbahn- und Wasserstationen des atlantischen Getreideexportgebietes und in den Hafenstädten errichtet sind. Man hebt das Getreide mittelst eines Paternosterwerkes, d. i. eines mit Schaufeln besetzten endlosen Gurtes, auf die Höhe des Gebäudes. Dort wird es in einer Windkammer und durch Siebe gereinigt und abgewogen, und schliesslich lässt man es durch eine Holzröhre in den für dasselbe bestimmten Lagerraum laufen. Ein solcher Raum heisst „Bin", und jeder bildet einen grossen, tiefen, nach unten spitz zugehenden Kasten. Oeffnet man den Schieber, welcher sich auf dem Boden des Bin befindet, so kann man die Körner durch eine bewegliche Röhre in den Eisenbahnwagen oder das Schiff gleiten lassen. Wie das oben geschildert wurde, baut man in den Seestädten die Elevatoren auf langen Molos (Piers) ins Meer hinaus, so dass die Schiffe unmittelbar anlegen können, während vom Lande her die beladenen Eisenbahnwaggons einfahren. Von dem Momente an, wo das Getreide den Wagen des amerikanischen Farmers verlassen hat, bis zu seiner Ankunft in dem europäischen Hafen kommt menschliche Arbeitskraft bei der Handhabung desselben nur insoweit in Anwendung, als letztere das Uhrwerk der Elevatoren regelt, die Eisenbahnzüge und Schiffe lenkt. Es bedarf keines Hinweises, in wie hohem Grade dadurch Zeit und Geld gespart und die Concurrenz verschärft wird.

Diese mechanischen Einrichtungen haben die wirtschaftlichen und rechtlichen Formen geschaffen, in denen der nordamerikanische Getreidehandel sich vollzieht. Jeder Farmer erhält für das im Elevator eingelieferte Getreide einen

[1]) Sering, a. a. O. S. 498 ff.

Lagerschein, „warehouse receipt“, der ein Ordrepapier ist, das, regelmässig durch Indossement übertragen, leicht von Hand zu Hand wandert. Dieser Lagerschein gibt ihm aber nicht ein Recht auf das von ihm abgelieferte Getreide, sondern auf eine gleiche Menge Getreide von derselben Qualität. Selbstverständlich ist die Classificirung des Getreides genau und zuverlässig, eigene beeidete Getreideinspectoren überwachen dieselbe. Durch dieses Verfahren ist die Besichtigung und der Verkauf der Waaren vereinfacht, der Handel, insbesondere der überseeische Exporthandel, hat nur mit einigen wenigen grossen Qualitätsclassen zu rechnen, die Speculation kennt die Vorräthe in den Elevatoren, den „visible supply“, genau, da sämmtliche Lagerscheine zu ihrer Giltigkeit einer Eintragung in öffentliche Register bedürfen, und der Kunde wird reell bedient, weil eine unparteiische Jury die Qualitäten (Nummern) bestimmt und ganz minderwerthige Waare vom Exporte gänzlich zurückweist.

Für die innere Organisation des amerikanischen Getreidehandels hatte das System der Elevatoren die wichtige Folge, dass derselbe sich in wenigen grossen Handelshäusern concentrirt, welche die Elevatoren ganze Eisenbahnlinien entlang gepachtet haben oder zu eigen besitzen. Dadurch ist der Landwirt von den kleinen Zwischenhändlern befreit, die bei uns einen so grossen Theil des Gewinnes einstreichen, er steht direct mit dem Welthandel in Verbindung. Auf der anderen Seite aber können kühne Speculanten leicht, wenigstens für einige Zeit, die Preise erfolgreich drücken oder heben und so die natürliche Bildung des Preises hindern.

Zu diesem Ende werden jährlich auf der Produce Exchange von New-York im Termingeschäfte Quantitäten von Getreide umgesetzt, welche den Verkehr in effectiver Waare um ein Vielfaches übertreffen.

In New-York sind selbstverständlich alle Einrichtungen, welche das Ausladen und die Verschiffung des Getreides erleichtern und beschleunigen, in der höchsten Vollendung vorhanden. In dem dortigen Hafen bestanden 1887 22 feste und 31 schwimmende Elevatoren; die festen haben einen Fassungsraum von fast 9·9 Millionen Hektolitern, und die festen und schwimmenden können zusammen in der Stunde 167.000 *hl* (474.000 Bushels) Getreide umladen. Der grösste Elevator ist Beard's Elevator am Erie-Basin in Brooklyn, in welchem 969.000 *hl* (2,750.000 Bushels) Getreide lagern können. Die grösste Leistungsfähigkeit besitzt der Elevator der N. Y. Central & H. R. Railroad, welcher in der Stunde die Umladung von 21.143 *hl* (60.000 Bushels) Getreide besorgt. Der grösste schwimmende Elevator kann in der Stunde nur 2819 *hl* (8000 Bushels) bewältigen. Da auch nachts bei elektrischem Lichte gearbeitet wird, zählt der Aufenthalt, den ein Schiff braucht, um nach dem Löschen der eingebrachten Ladung Getreide als Rückfracht nach Europa aufzunehmen, nur nach Stunden. Wegen dieser raschen Lademöglichkeit completiren Dampfer wenige Stunden vor Abreise noch ihre Ladung mit Getreide, welches zu sehr billigen Tarifen als Rückfracht nach Europa geht.

Wir schliessen diesen Abschnitt mit dem Hinweise, dass die grossen Mengen von Weizenmehl, die über New-York ausgehen, in St. Paul Minnesota und Minneapolis erzeugt werden, welche an den Anthony-Fällen des mit Turbinen besetzten Mississippi, 472 englische Meilen oder 760 *km* nordwestlich von Chicago, liegen.

Von dem amerikanischen Mais gelangt der kleinere Theil in der Form von Körnern und Mehl, der grössere Theil aber in Gestalt lebender Thiere und thierischer Producte zur Ausfuhr, und man muss auch bedenken, dass in der Union das Gebiet der Viehzucht weit das des Ackerbaues übertrifft. Für den Ex-

port lebenden Rindviehs ist der Umstand günstig, dass die werthvollen Racen im Osten der Union zu finden sind. Im Jahre 1888 wurden von New-York, wo sich ausgedehnte „stock yards" (Viehställe) befinden, 51.990 Stück Rindvieh im Werthe von fast 5 Millionen Dollars meist nach England in die Hafenplätze Liverpool, Glasgow und London verschifft. Im September 1889 ging mit dem Dampfer „England" der „National Line" der grösste bisher dagewesene Viehtransport von New-York nach Liverpool: das Schiff führte 1022 Stück lebendes Rindvieh im Durchschnittgewichte von 635 *kg* und 1700 Carcasse (Viertel) von geschlachtetem Rindvieh. Seit demselben Monate schickt New-York Ochsen nach Deutschland, weil die hohen Fleischpreise, welche dort jetzt herrschen, die Ausfuhr dahin gewinnbringend erscheinen liessen.

Die Ausfuhr lebender Rinder und frischen Rindfleisches in Kühlschiffen begann erst 1875.

Von frischem Rindfleisch, welches in die wichtige Gruppe „Provisions" des amerikanischen Zolltarifs gehört, wurden 1888 286.450 *q* im Werthe von 5·9 Millionen Dollars über New-York ausgeführt.

Etwa zwei Drittel des von New-York ausgeführten frischen Fleisches stammen von Vieh, das in New-York geschlachtet wurde, ein Drittel aus Chicago und Kansas-City. Die Gesammtzufuhr von frischem Fleisch erreichte im Kalenderjahre 1888 in New-York 885.000 *q*.

Fleischconserven werden in den Städten Chicago, Kansas-City, St. Louis, Indianopolis, Omaha und Cincinnati in grossem Umfange hergestellt. Für sie ist New-York ebenfalls ein sehr wichtiger Ausfuhrplatz. Von Büchsenfleisch (canned beef) gingen 1888 über diesen Hafen 80.578 *q*, von gesalzenem und eingepöckeltem Rindfleisch 141.180 *q* ins Ausland; 1887 betrug der Export aller Gattungen Rindfleisch zusammen nur 407.106 *q*.

Den umfangreichen Rinderschlachtungen entspricht die Ausfuhr von Talg, für Europa bestimmt, welche 1888 252.000, 1887 135.700 *q* erreichte. Weit mehr Talg wird aber in der Form des Margarinöls (1888 136.740 *q* im Werthe von 2·6 Millionen Dollars) ausgeführt, gegen das die Ausfuhr der Margarinbutter weit zurücktritt, offenbar um an Fracht zu ersparen. Man überlässt es den europäischen Fabrikanten, aus dem Oele Kunstbutter herzustellen. Im Staate New-York ist überdies die Erzeugung von Kunstbutter durch strenge Gesetze verboten.

Auch die Butter, welche aus der Union nach Europa geht, hat zum grösseren Theile schon etwas gelitten und wird erst in Europa verbessert; die feinen Sorten bleiben im Lande. Aus New-York wurden 1888 41.060 *q* Butter exportirt, fünf Sechstel der Butterausfuhr der Union.

New-York ist einer der grössten Buttermärkte der Welt, die Zufuhren betrugen im Kalenderjahre 1888 1,993.462, 1887 2,005.108 Colli. Noch höher stiegen sie 1889, wo im Sommer in New-York und Umgebung eine Zeitlang Vorräthe von 55.000—60.000 *q* Butter aufgehäuft waren: jede Woche kamen neue Zufuhren von etwa 18.000 *q*, denn die Regen erzeugten in diesem Jahre einen wunderbaren Graswuchs. Natürlich liefert der Staat New-York nicht allein diese Mengen, dafür mit Pennsylvanien die am höchsten bezahlten Sorten. Im Käsehandel nimmt New-York eine ähnliche hervorragende Stellung ein. Die Anfuhr von Käse erreichte im Kalenderjahre 1888 1,667.909, 1887 1,678.364 Colli, die Ausfuhr ins Ausland im Fiscaljahre 1888 341.329 *q* im Werthe von 7·4 Millionen Dollars, 1887 317.856 *q*. Die Butter- und Käsefabrication hat im ganzen

Westen eine hohe und rasch steigende Bedeutung gewonnen, weil man mit Hilfe von Kühlwagen und von Kühlräumen, die in allen wichtigeren Sammelstellen errichtet sind, Butter, Käse, Eier und andere leicht verderbliche Producte innerhalb fünf Tagen vom äussersten Westen nach den Küstenplätzen sicher transportirt und längere Zeit hindurch aufbewahrt.

Die Organisation des Butter- und Käsehandels der Union zeugt nach Sering, dessen klare Schilderung wir auch hier benützen, von derselben kaufmännischen Virtuosität, welche alle anderen Zweige des dortigen Grosshandels auszeichnet. In den Hauptcentren sind besondere Dairy Boards of Trade, Handelskammern für Milchwirtschaft, eingerichtet, wo die entsprechenden Producte börsenmässig gehandelt und die Preise mit Rücksicht auf den Weltmarkt regulirt werden. In der Stadt New-York ist die grösste Butter- und Käsebörse der Union mit einem Jahresumsatze von 100 Millionen Dollars.

Den wichtigeren Theil des Exportes von Provisions bilden aber die Producte der Schweinezucht. Von diesen wurden 1888 Waaren im Werthe von 37·4 Millionen Dollars, 1887 um 38·3 Millionen Dollars ausgeführt. Sie kamen aus den obengenannten Centren der Fabrication von Fleischconserven. Im Anfange der Achtzigerjahre war die Ausfuhr der Menge und dem Werthe nach weit grösser als in den letzten Jahren. Die Verbote, welche eine Reihe der grössten Staaten Europas theils aus Furcht vor den Trichinen, theils um ihre einheimische Schweinezucht zu schützen, gegen die Einfuhr von Producten der amerikanischen Schweinezucht erlassen haben, sind die Ursache dieses namhaften Rückganges. Ueber New-York wurden im Fiscaljahre 1888 ins Ausland geschickt: 872.540 *q* Speck im Werthe von 16·3 Millionen Dollars, 120.540 *q* Schinken im Werthe von 3·1 Millionen Dollars, 162.770 *q* Pöckelfleisch im Werthe von 2·7 Millionen Dollars und 920.230 *q* Schmalz im Werthe von 15·3 Millionen Dollars.

Die Ausfuhr des Jahres 1887 weist folgende Ziffern auf: Speck und Schinken zusammen 1,123.200 *q*, Werth 20·3 Millionen Dollars, Pöckelfleisch 161·392 *q* im Werthe von 2·3 Millionen Dollars und Schmalz 1,021.240 *q* im Werthe von 15·7 Millionen Dollars. Der grösste Theil des exportirten lebenden Rindviehes und der Provisionen geht nach England, nur von Schmalz gelangen ansehnliche Quantitäten auch nach Westindien, Deutschland und Frankreich, und Oleomargarin hauptsächlich nach den Niederlanden, zum Theile auch nach Deutschland.

Der dritte grosse Ausfuhrartikel der Union und also auch New-Yorks ist Baumwolle. Die Union ist der erste Baumwollproducent der Welt (7—8 Millionen Ballen). Man nimmt in der Union an, dass der dritte Theil der einheimischen Baumwollernte im Lande verarbeitet wird und dass zwei Drittel nach Europa ausgeführt werden. Gegenwärtig geht ungefähr der fünfte Theil dieses Exportes über New-York; er betrug 1888 2,068.166 *q* im Werthe von 46·5 Millionen Dollars, 1887 1,836.000 *q* im Werthe von 38·5 Millionen Dollars. Hauptbestimmungshafen ist Liverpool. New-York und Umgebung ist auch Sitz einer ansehnlichen Baumwollindustrie. Ueber New-York werden sechs Siebentel der amerikanischen Baumwollstoffe exportirt, so 1888 147.263.000 Yards, Gesammtwerth aller Fabricate 10·2 Millionen Dollars.

Hier sei auch erwähnt, dass über New-York jährlich 1 Million *q* aus Baumwollsamen gewonnene Oelkuchen und Oelkuchenmehl im Werthe von 3 Millionen Dollars ausgeführt werden.

Der vierte grosse Stapelartikel New-Yorks ist Petroleum. Von diesem wurden im Fiscaljahre 1888 14,894.230 *hl* im Werthe von 33·1 Millionen Dollars, 1887 15,118.140 *hl* im Werthe von 32·6 Millionen Dollars ausgeführt. Der Rückgang des Jahres 1888 ist durch die ungewöhnliche Höhe der Frachten zu erklären, welche die Schiffseigenthümer durch den grösseren Theil des Jahres 1888 begehrten. Von der Gesammtmenge des Jahres 1888 waren nur 1,723.000 *hl* Rohöl, alles übrige raffinirtes Oel, für dessen Herstellung auch in New-York grossartige Etablissements bestehen. Der Transport des Petroleums wird immer häufiger lose in Tank-Schiffen besorgt, wobei man die Verfrachtung der Fässer erspart und durch Pumpen das Beladen der Schiffe rasch vollziehen kann.

Frankreich ist der erste Abnehmer von Rohpetroleum, England von Naphtha, das Deutsche Reich von raffinirtem Petroleum. An dieses reihen sich Grossbritannien, Belgien und Holland.

In Asien sind die wichtigsten Bestimmungsplätze des raffinirten Petroleums Calcutta, Batavia, Yokohama, Shanghai und Hongkong, in Südamerika Brasilien und die Laplata-Staaten. Australien mit Neuseeland bezieht aus New-York ungefähr dieselbe Menge raffinirten Petroleums wie Shanghai.

Certificate über Rohpetroleum sind in New-York ein Hauptgegenstand der Speculation, an der sich selbst die Schuljugend betheiligt. Die folgenden Ziffern sind geeignet, einen Begriff von den geradezu ungeheuren Umsätzen zu geben, welche auf den dortigen Waarenbörsen gemacht werden.

Die Production der Union war im Kalenderjahre 1888 auf Grund einer im Jahre 1887 zwischen den Betheiligten getroffenen Vereinbarung auf 16,259.975 Barrels (1 Barrel = 159 *l*) beschränkt. Eine solche künstliche Beschränkung der Production, die den Zweck hat, die Preise zu treiben, ist bei Petroleum ziemlich leicht, weil gegen die Standard Oil Compagny, die das ganze Petroleumgeschäft der Union beherrscht, eine Opposition unmöglich ist. Im Jahre 1888 verminderten sich die Vorräthe von Woche zu Woche, was Anlass zu umfangreichen Speculationen gab. Auf der Consolidated Stock Exchange und auf der Stock Exchange, an der die Geschäfte erst im April begannen, wurden 1888 zusammen 1.344,022.000 Barrels, 1887 auf der ersteren allein 1.254,765.000 Barrels verkauft.

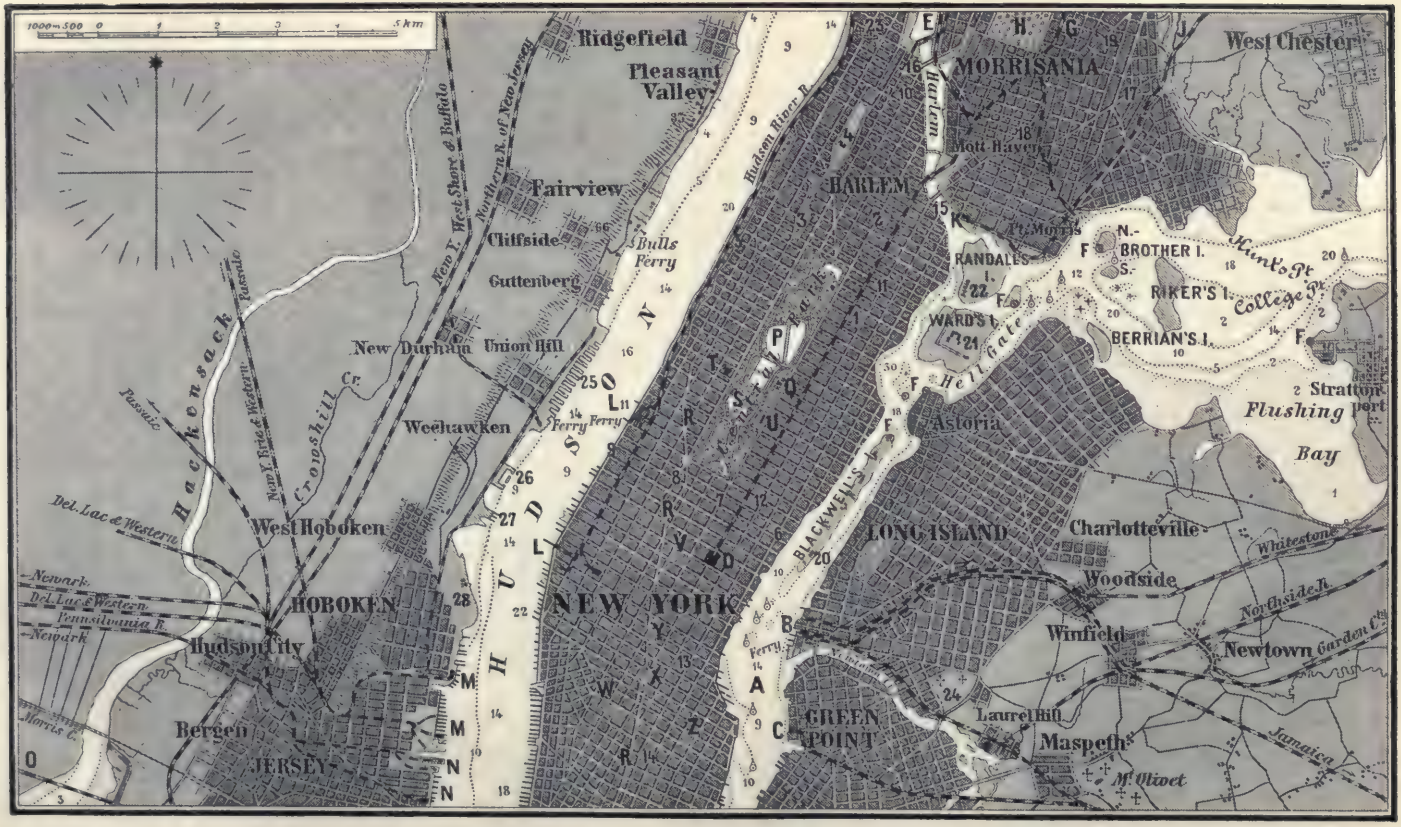
Brotstoffe, Provisionen, Baumwolle und Petroleum bilden dem Werthe nach zwei Drittel der Ausfuhr New-Yorks an Waaren einheimischer Erzeugung.

Ausser ihnen übersteigt nur der Werth von Tabak und Tabakfabricaten, ferner der von Baumwollwaaren, die wir schon angeführt haben, den Werth von 10 Millionen Dollars.

Für die Ausfuhr des einheimischen Blättertabaks ist New-York der wichtigste Hafen der Union, obwohl die Zone des Tabakbaues im Südwesten dieses Hafens liegt. Von Blättertabak und Rippen wurden 1888 640.000 *q* im Werthe von 11·8 Millionen Dollars, 1887 803.900 *q* im Werthe von 15 Millionen Dollars ausgeführt. Die wichtigsten Bestimmungsländer sind Italien, Spanien Frankreich, Bremen und Hamburg. Den Schwerpunkt des Tabakhandels und Exportes von New-York bildet Western-Tabak (Kentucky-, Tennessee-Tabak u. s. w.). Von diesem wurden 1888 92.812 Hogheads, von Virginia-Tabak 20.237 Hogheads zugeführt, von einheimischem Cigarrenblatt (Sead-leaf), aus Havana-, Javasamen u. s. w. gezogen, 116.391 Kisten gegen 90.889 im Jahre 1887 verkauft.

Die Tabakindustrie New-Yorks, welche, nebenbei bemerkt, vielfach in Händen von eingewanderten Czechen ist, verarbeitet auch Tabak von Cuba, und zwar

Hafen von New-York. 1. Nordtheil. (Massstab 1 : 156.500; Sonden und Höhen in Metern.)



A East-River-Passage, **B** Station der Long-Island-Bahn, **C** Manhattan-Beach-Station, **D** Central-Eisenbahn-Station, **E** New-York-Cent. und Hudson-River-Bahn, **F** Leuchtfeuer, **G** New-York & Harlem- und N. Haven & Hartford-Bahn, **H** Fleetwood-Park, **J** Harlem Riv. & P. Cester-Bahn, **K** Station derselben, **L** Bahnhof und Oeldepot der N. Y. Cent. & Hudson-Bahn, **M** Bahnhof und Ferry der Delaware-Lac. Erie & Western-Bahn, **N** Bahnhof und Ferry der Pennsilvania-Bahn, **O** Anschluss der Pennsilvania und Red-Bahn. **P** Croton-Reservoir, **Q** Metropolitan-Kunst-Museum, **R** Broadway-Str.. **S** The Ramble-Reservoir, **T** Naturhistorisches Museum, **U** Conservatorium, **V** Bryant-Park, **W** Washington-Park, **X** Union-Square, **Y** Madison-Square, **Z** Tompkins-Square, 1 Park, 2 Morris-Square, 3 Morningside-Park, 4 Sacré-Coeur-Kloster, 5 Riverside-Park, 6 Erste Avenue, 7 Fünfte Avenue, 8 Achte Avenue, 9 Zwölfte Avenue, 10 150. Strasse, 11 110. Strasse, 12 50. Strasse, 13 22. Strasse, 14 1. Strasse, 15. Harlem-Brücke, 16 Central-Brücke, 17 West-Chester-Avenue, 18 Nord 3. Avenue, 19 Boston-Road, 20 Strafhaus, 21 Irrenhaus, 22 Correctionshaus, 23 Trinity-Friedhof, 24 Calvary-Friedhof, 25 West Shore & Ontario terminal Comp., 26 Kohlendepot der Del. & Hudson Can. Comp., 27 Oeldepot der N. Y. Lac. Erie & W.-Bahn, 28 Elisian Fields.

Hafen von New-York. 2. Südtheil. (Massstab 1 : 156.500; Sonden und Höhen in Metern.)

A East-River-Passage, **B** Erie-Basin, **C** Atlantic-Basin, **D** Freiheitsstatue auf Bedloes I. **E** Brooklyn-Kettenbrücke, **F** Leuchtfeuer, **G** Fort Gibson auf Ellis I., **H** Fort Columbus. **J** Castle garden auf the Battery, **K** Arsenal der Kriegsmarine, **L** Bassins der Local- und Flussboote, **M** Fulton-Strasse, **N** Hamilton-Strasse, **O** Greenwood-Friedhof, **P** Evergreen Friedhof, **Q** Washington-Park, **R** Broadway-Strasse, **S** City-Hall, **T** Postgebäude, **U** Union-Course-Platz, **V** Ridgewood-Reservoir, **W** Morris-Canal, **X** Brooklyn 8. Avenue. **Y** Bahnen zum Strande der Coney-Insel, **Z** Quarantaine.

meist Havanatabak, ferner Tabak von Sumatra. Die Einfuhr erreichte 1888 66.530 *q* (Werth 8·9 Millionen Dollars), die Wiederausfuhr 6150 *q* (Werth 0·8 Millionen Dollars). Tabak ist ein wichtiger Artikel der Rückfracht, besonders für die Schiffe, welche Auswanderer aus Bremen bringen.

Ueber die Höhe der Tabakindustrie New-Yorks, welche auch für den Export arbeitet, geben die Steuerlisten für das Kalenderjahr 1888 die Auskunft, dass 25.000 *q* Rauchtabak, 540 *q* Schnupftabak, 763,184.674 Stück Cigarren und 591,951.860 Stück Cigarretten erzeugt wurden.

Der Export New-Yorks an Tabakfabricaten, welcher 1888 ungewöhnlich gross war, hatte einen Werth von 2·9 Millionen Dollars.

Der Frachtmenge und dem Werthe nach sind als Ausfuhrartikel auch Kupfererze und Rohkupfer hervorzuheben mit einem Gesammtwerthe von 7·4 Millionen Dollars im Jahre 1888.

Für den Holzhandel bestehen in New-York und Brooklyn ausgedehnte Lagerplätze. Der Wohnplatz New-York verbraucht grosse Mengen Bauholz, welches aus den Wäldern im Nordwesten der Seen und aus Canada stammt. So trafen 1886 858,000.000 Kubikfuss Holz (Werth 23·8 Millionen Dollars) in New-York ein und 520,000.000 Kubikfuss wurden in der Stadt selbst zu Bauten und Reparaturen verwendet. Im Holzhandel New-Yorks ist ein Capital von 12 Millionen Dollars angelegt. Zur Ausfuhr gelangten 1888 Hölzer im Werthe von 4·4 Millionen Dollars, Holzfabricate im Werthe von 3·4 Millionen Dollars, darunter für die Hälfte Möbel.

Aus der Gruppe der Fabricate nehmen unter den Exportartikeln New-Yorks Maschinen und Maschinenbestandtheile den ersten Rang nach den Baumwollfabricaten ein, denn sie repräsentiren einen Werth von 7—8 Millionen Dollars, dem gegenüber die Einfuhr nur den zehnten Theil erreicht. Hervorzuheben sind Ackerbau- und Nähmaschinen; Dampfmaschinen spielen in der Ausfuhr keine besondere Rolle. Viel wichtiger sind Sägeblätter und die unübertrefflichen Werkzeuge, von denen 1888 um 1·8 Millionen Dollars exportirt wurden.

Offenbar haben die amerikanischen Maschinenfabriken noch vollauf zu thun mit der Befriedigung des einheimischen Bedarfes.

Wichtige Ausfuhrartikel New-Yorks sind ferner Chemikalien, vor allem Medicinen (1888 Werth 3·1 Millionen Dollars), Waggons und Wagen (1888 Werth 1·1 Millionen Dollars).

Wir wenden uns nun Artikeln zu, in welchen die einheimische Production nicht genügt. Unter ihnen ist Zucker der wichtigste, und seine Bedeutung steigt unausgesetzt, weil nicht nur die Bevölkerung der Union rasch steigt, sondern auch die relative Grösse des Consums erstaunlich zunimmt. Es kommen 1888 schon 24·1 *k* Zucker auf den Kopf der Bevölkerung, gegen 17·3 *k* im Jahre 1879.

Der Schwerpunkt des Zuckerhandels von New-York, welches der wichtigste Einfuhrhafen der Union für Zucker ist, liegt in den Bezügen aus dem Auslande, denn im Kalenderjahre 1888 kamen im Hafen von New-York nur 130.318 *q* einheimischen Zuckers, dagegen 6,147.312 *q* fremden Zuckers direct aus dem Auslande an. Der Stock umfasste am 1. Jänner 1888 391.429 *q*, am 31. December 1888 253.842 *q*. Wir müssen jedoch gleich bemerken, dass im Zuckerhandel New-Yorks das Jahr 1888 kleinere Ziffern ausweist als irgend eines der Jahre seit 1883, weil sich sämmtliche Raffinerien New-Yorks einem Zuckertrust angeschlossen hatten. Ausserdem waren die Bezüge aus Cuba, welches in der Regel mehr als zwei Fünftel des in New-York eingeführten Zuckers liefert, ungewöhnlich klein.

Das übrige Westindien und Brasilien reihen sich an Cuba. In New-York wird ferner Zucker aus Manila, Java, dem übrigen Ostindien und China eingeführt, und auch Europa, dessen Rübenzuckerproduction sich in den letzten Jahren unheimlich vergrössert hat, schickte Zucker. Die Ziffern schwankten in den letzten fünf Jahren zwischen 550.000 *q* und 1,197.000 *q*.

Ebenso ging die Einfuhr von Melasse 1888 bedeutend zurück, weil die Sendungen aus dem Auslande, welche den grösseren Theil der Anfuhren von New-York bilden, kleinere waren. Die grössten Mengen liefern Cuba, Portorico, Trinidad und Barbados. Die Einfuhr von Melasse für den Consum betrug im Kalenderjahre 1888 520.450 *hl*, davon waren 340.970 *hl* aus dem Auslande; die entsprechenden Ziffern des Jahres 1887 waren 674.400 *hl* und 438.900 *hl*.

Folgende Tabelle zeigt die Einfuhr von Zucker und Melasse aus dem Auslande in New-York in den letzten drei Jahren.

	Zucker		Melasse	
Fiscaljahre	Metr. Ctr.	Dollars	Hektoliter	Dollars
1888	6,809.500	37,963.072	375.700	1,459.310
1887	9,077.900	46,998.354	449.400	1,668.177
1886	8,092.900	50,829.914	422.200	1,510.294

Aus dem Auslande wird nur Rohzucker eingeführt und in den grossartigen Fabriken von New-York raffinirt.

Von hier gehen einheimische (1887/8 133.950 *hl*) und fremde Melasse (26.921 *hl*) und fremder Rohzucker (108.820 *q*) in die Raffinerien von Canada; bedeutender aber ist die Ausfuhr von einheimischem raffinirten Zucker, welche 1887/8 116.750 *q* im Werthe von 1,643.787 Dollars erreichte.

Auch die einheimische Production von Wein, Spirituosen und Bier genügt nicht. In der ganzen Union und in New-York überwiegt in diesen Waaren die Einfuhr die Ausfuhr. Die Hauptmenge des in New-York consumirten Weines ist California-Wein. Die Gesammtzufuhr mit der Bahn und zu Wasser, wovon letztere einen grossen Bruchtheil bildet, erreichte 1888 255.100 *hl*, 1887 226.300 *hl* 1886 139.900 *hl*. Aus diesen Ziffern ersehen wir die Ausbreitung des einheimischen Weinbaues, welcher in Californien einen Boden und ein Klima zur Verfügung hat, wie wenige Erdstriche überhaupt. Alle Sorten ausländischen Weines, welche mit den einheimischen concurriren, zeigen in den letzten Jahren in der Einfuhr einen Rückgang. Es sind dies die Weine von Bordeaux, Burgund, Cette und die spanischen Rothweine. Am auffälligsten ist dieser Rückgang bei den Bordeaux- und Burgunder-Weinen, die in Fässern exportirt werden. Die Einfuhr betrug 1888 16.300 *hl* gegen 20.700 *hl* im Jahre 1885. Die Einfuhr der werthvolleren Flaschenweine, die eben im Lande keinen Concurrenten finden, hält sich auf ihrer Höhe und zeigt 1888 die Ziffer von 111.045 Dutzend Flaschen.

Dafür zeigen deutsche und ungarische Weine eine ganz ansehnliche Steigerung der Einfuhrziffer, die sich daraus erklärt, dass die Einwanderer, welche aus denselben Ländern kommen, die von Jugend auf gewohnten Getränke, sobald sie zu Wohlstand gelangt sind, auch hier nicht länger entbehren wollen. Von diesen zwei Gattungen wurden im Kalenderjahre 1885 32.612 *hl* Fassweine und 438,304 Dutzend Flaschen, 1888 36.000 *hl* Fassweine und 61.604 Dutzend Flaschen eingeführt. Eingeführt werden ferner italienische Weine; besonders beliebt sind starke Flaschenweine, Sherry, endlich Portwein und Madeira, deren Verbrauch andauernd zunimmt. Aber der Günstling unter den aus-

ländischen Weinen ist der Champagner. Trotz hoher (7 Dollars für 1 Dutzend grösserer Flaschen) und lästiger Zölle und demzufolge hoher Preise ist der Wein so populär, dass nicht nur eine Festfeier ohne ihn als unvollständig gilt, sondern er auch tagtäglich, einfach wie besserer Tischwein in allen Hotels getrunken wird. Das erklärt, warum in New-York 1885 193.037 und 1888 bereits 249.402 Dutzend Flaschen Champagner eingeführt wurden. Die beliebtesten Marken sind Mumm, G. H. & Cy und Heidsieck, Piper.

Die Verhältnisse des Handels mit Spirituosen sind gleichartig mit denjenigen des Weinverkehres. Der einheimische Whisky, dessen vornehmste Erzeugungsstätte Kentucky (Louisville) ist, und californischer Cognac verdrängen ausländischen Cognac, holländischen Gin, Scotish und Irish Whisky, welche überdies mit hohen Einfuhrzöllen belastet sind. Aber gegen „English Gin", Marke „Old Tom" nützen die hohen Zölle nicht viel; die steigende Einwanderung aus England bedingt auch eine Einfuhr dieses Getränkes. Von einheimischem Whisky wurden im Kalenderjahre 1888 in New-York zugeführt 128.800 *hl*, von californischem Cognac 11.686 *hl*, von einheimischem Alkohol 132.120 *hl*.

Die grossen Fortschritte, welche die Destillateure der Neu-Englandstaaten in der Erzeugungsweise des Rumes gemacht haben, führte eine Verminderung der Einfuhr und eine Steigerung der Ausfuhr von St. Croix- und Jamaica-Rum herbei, während die steigende Einfuhr von Bier aus England und Deutschland hervorgerufen ist durch die theilweise nicht befriedigende Beschaffenheit der einheimischen Production, für die auch New-York sehr wichtig ist.

Die Gesammteinfuhr aller Spirituosen, Cognac (Brandy) eingeschlossen, ausländischen Ursprungs, betrug 1887/88 79.600 *hl* der Werth 1,384.276 Dollars, die von Bier 67.500 *hl* im Werthe von 439.864 Dollars, welchen Ziffern in diesen Artikeln eine viel kleinere Ausfuhr gegenübersteht. Von Sprit amerikanischen Ursprungs wurden wiedereingeführt 79.600 *hl* im Werthe von 4·4 Millionen Dollars.

Die Production von Reis, die im Südosten der Union ihren Sitz hat, bedarf der Ergänzung aus dem Auslande, welches über New-York 330.300 *q* Reis eingeführt.

Auffallend ist die bedeutende Einfuhr von Hopfen aus dem Auslande, obwohl Amerika einer der grössten Hopfenproducenten der Welt ist. Auf eine Ausfuhr von 25.640 *q* kam 1887/88 eine Einfuhr von 17.800 *q*, von welcher Summe nur ganz kleine Mengen zur Wiederausfuhr gelangen. Um dem amerikanischen Hopfenbau aufzuhelfen, haben sich viele Bräuer verpflichtet, nur einheimischen Hopfen zu verwenden. Und in der That sind die Handelsverhältnisse des Jahres 1889 für die Amerikaner sehr günstig. Der in der letzten Zeit erfolgte Uebergang der grössten Brauereien der Union in die Hände englischer Consortien macht jedoch die Hoffnung der einheimischen Hopfenbauer auf grösseren Geldertrag hinfällig.

Zur Ergänzung der einheimischen Ernten führt man Kartoffel (1,242.600 *hl*), Bohnen und Erbsen (391.800 *hl*) ein. Die Wiederausfuhr dieser Waaren ist klein.

New-York ist ein Hauptsitz des Häutehandels der Union, dessen Bedarf kaum zu einem Sechstel aus dem Zollgebiete gedeckt wird. Montevideo und Buenos-Ayres liefern jedes mehr Häute nach New-York als die Vereinigten Staaten, und Centralamerika, in welchem Posten freilich auch Sendungen aus Californien und der Westküste von Mexico stecken, steht ihnen nicht nach.

Die Einfuhr von Häuten unterliegt in der Union keinem Zoll. Im Kalenderjahre 1888 wurden im Ganzen 3,358.548, 1887 2,939.438 Stück zugeführt. Dieser

Zufuhr von Häuten entspricht in der Union eine grossartige Lederindustrie, welche exportirend ist, aber des Zusammenhanges wegen hier erledigt wird. Es herrscht Ueberproduction, und daher sehen wir seit einer Reihe von Jahren die Preise des Leders unausgesetzt zurückgehen. Statt den Betrieb einzuschränken, sieht man den Erfolg einzig darin, die Preise der rohen Häute zu drücken und wartet auf die Engländer, welche bei überfüllten Lagern zu Spottpreisen mit den Vorräthen aufräumen.

Die wichtigste Ledersorte der Union und also auch des Marktes New-York ist Hemlockleder, so genannt, weil es mit der Rinde der Hemlocktanne gegerbt ist. Mit Eichenlohe erzeugtes Leder wird eigens als solches bezeichnet. Von Hemlockleder wurden im Jahre 1888 3,157.841, 1887 3,546.151 Häute nach New-York gebracht, bei einer Gesammtzufuhr von 4,121.429 Stück Sohlenleder im Jahre 1888 und 4,662.398 Stück im Jahre 1887. Von Oberleder und Kalbleder kamen 1888 459.544 Stück, 1887 473.243 Stück an.

Der Export ist vornehmlich nach England gerichtet, das mehr als doppelt so viel aufnimmt wie der europäische Continent. Die Ausfuhr New-Yorks an gegerbten Häuten betrug 1888 1,582.105 Stück, 1887 1,497.735 Stück.

Umfangreich ist selbstverständlich der Handel New-Yorks mit Schuhwaaren. Gewöhnliche Waare kommt aus Massachusetts, bessere Qualitäten, wie Knöpfelschuhe für Frauen, Schuhe aus Lackleder und solche mit elastischen Einsätzen, liefert New-York selbst. Die Schuhindustrie dieser Stadt ist in einem blühenden Zustande, sie exportirt bereits feinste Waare nach Cuba, auch nach China und Japan.

In alaungarem Leder (Skins for Morocco) und Damenhandschuhen findet dafür eine bedeutende Einfuhr aus Europa statt. Herrenhandschuhe macht man nur aus amerikanischem Leder, man verlangt dort starke Waare. In New-York bestehen zwei, in Jersey-City eine grosse Handschuhfabrik; die bedeutendsten Unternehmungen sind jedoch in der Umgebung von Albany.

Handel New-Yorks in Leder und Lederwaaren in Dollars 1887/88:

	Einfuhr	Ausfuhr einheimischer Erzeugung
Ziegenfelle	4,776.404	—
Andere Häute	11,640.133	259.147
Leder	4,335.040	4,778.978
Handschuhe	4,081.315	—
Andere Artikel	413.279	724.800
	25,266.151	5,892.925

Die Ausfuhr ausländischer Waaren wurde weggelassen, weil sie unbedeutend ist.

Ueber New-York, die Stadt der Union, wo der Luxus der Reichen am auffälligsten zutage tritt, geht der grösste Theil des Pelzhandels der Union. Die Einfuhr, die zu drei Vierteln confectionirte Waare umfasst, erreichte 1887/88 5,595.537 Dollars, die Ausfuhr einheimischer Erzeugnisse, aus rohen Pelzhäuten bestehend, 4,520.657 Dollars, die Ausfuhr fremder Producte 201.108 Dollars.

In verhältnissmässig engen Grenzen bewegt sich der Handel mit Producten der Fischerei. Für die Einfuhr (1887/88 Werth 1,806.000 Dollars) sind Anchovies, Sardinen und Häringe besonders wichtig, für die Ausfuhr einheimischer Production, die ungefähr so gross wie die Einfuhr, Stockfische und Austern. Um nicht weniger als 661.420 Dollars wurden Austern verschickt, die meist nach England gingen. Die Ausfuhr fremder Fische betrug 380.762 Dollars.

Unter den Spinnstoffen, welche die Union einführen muss, dominirt Seide; immer grösser werden die Einfuhrmengen, weil die Seidenindustrie gewaltig zunimmt, deren Hauptsitz Paterson im Staate New-Jersey ist, von wo drei Viertel der Bänder stammen, welche das Land erzeugt. Ein Drittel der Rohseide, welche die Union bezieht, geht heute noch über New-York, kommt also über Europa, doch wird das Verhältniss im Platz allmälig weniger günstig, da die Seiden Ostasiens, die ja für den Seidenhandel ausschlaggebend sind, direct über S. Francisco bezogen werden. Von ausländischer Rohseide wurden 1887/88 786.907 *kg* eingeführt. Der Einfuhrwerth aller Sorten unverarbeiteter Seide betrug 7,714.518 Dollars.

Steigend ist auch die Einfuhr von Wolle, weil der einheimische Ertrag abnimmt — denn die Zucht der Pferde ist rentabler als die der Schafe —, anderseits weil der Consum steigt. Die Hauptmenge des Importes umfasst aber Teppichwollen. Es wurden 1887/88 226.910 *q* fremde Wollen im Werthe von 6,122.967 eingeführt, 17.000 *q* fremde Wollen im Werthe von 534.331 Dollars ausgeführt. Im Handel mit Schafwolle ist heute New-York wichtiger als Boston.

Fast die ganze Einfuhr der Union in Flachs erfolgt über New-York (1887/88 21.110 *q*); hier gehen ein zwei Drittel des Importes von Hanf und der als Ersatz desselben verwendeten Stoffe (264.956 *q* im Werthe von 4,198.740 Dollars), fast die ganze Jute (918.658 *q*) und beinahe aller Sisalhanf (300.093 q). Der Werth aller Artikel, welche aus dieser Gruppe der Rohproducte eingeführt werden, beträgt (1887/88) 12,933.964 Dollars, der Werth der ausgeführten fremden Stoffe 286.806 Dollars.

Andere Naturproducte, welche fast auschliesslich über New-York eingeführt werden, sind: India Rubber und Guttapercha (1887/88 153.050 *q* im Werthe von 14,742.162 Dollars, die Grundlage einer grossartigen, der Union eigenthümlichen Industrie), Korkholz und Indigo. Bedeutend ist New-Yorks Einfuhr von Pflanzenölen, dann von Früchten, deren Werth 1887/88 14,634.985 Dollars erreichte. Aus Europa kommen Limonien, Orangen, Korinthen und getrocknete Pflaumen, aus Westindien Bananen. Die Einfuhr von Orangen wird bald stark sinken, denn in den warmen Theilen der Union, in Californien und Florida, wurden grosse Orangenculturen angelegt, und die Orangenzüchter Siciliens und Spaniens verlieren eines ihrer ersten Absatzgebiete. Wir wollen insbesondere noch die Einfuhr von getrockneten Pflaumen hervorheben, welche zum grösseren Theile aus Bosnien kommen und bis auf geringe Mengen nur über New-York eingeführt werden. Einfuhr 1887/88 299.470 *q*.

Uebrigens ist es eine Frage der Zeit, wie lange die Union noch Pflaumen einführt, denn ihre Obstcultur nimmt in den letzten Jahren einen rapiden Aufschwung und gerade in den Gebieten westlich und südlich von New-York ist der Hauptsitz des Obstbaues der Union; mindestens ein Drittel des Obstes der Union wird hier allein geerntet. Es herrscht eine weitgehende Specialisirung: gewisse Gegenden ziehen Erd- und Himbeeren, andere Kirschen, andere Pflaumen, andere Pfirsiche. Der Amerikaner hat auf diesen Obstreichthum eine umfangreiche Industrie gegründet, die sich mit dem Conserviren des Obstes beschäftigt. In der Art der Obstverwerthung sind die amerikanischen Oberstaaten allen Ländern vorangeschritten und die getrockneten oder in den grossen „Canneries“ fabriksmässig eingemachten Früchte finden ihren Markt in der ganzen Welt. Doch bilden grüne und reife Aepfel, ferner getrocknete Aepfel den Haupttheil des Exportes, der schon 3·4 Millionen Dollars erreicht hat und wegen der guten Schiffsverbindungen ebenso wie

die Ausfuhr der Austern zum grössten Theile über New-York stattfindet und nach Europa geht. Ausfuhr von New-York 1887/88: getrocknete Aepfel 46.630 *q*, grüne und reife Aepfel 304.776 Barrels, also etwa 450.000—460.000 *hl*.

Ausschliesslich auf die Einfuhr ist Nordamerika bei Kaffee, Thee und dem grössten Theile der Droguen angewiesen. Für Kaffee ist New-York einer der ersten Weltmärkte, fünf Sechstel der Kaffee-Einfuhr der Union entfallen auf diesen Hafen, der zugleich für Kaffee ein grosser Umschiffungsplatz ist. Kaffee ist einer der wichtigsten Artikel der Speculation auf der New-Yorker Waarenbörse. Es wurden hier 1887/88 1,622.470 *q* (Werth 51,078.178 Dollars), 1886/87 1,942.700 *q* (Werth 46,231.302 Dollars), 1885/86 1,929.620 *q* (Werth 32,380.659 Dollars) zugeführt. Das sind ein Viertel bis ein Drittel der Production der Welt. Am 31. December 1888 umfasste der damals ungewöhnlich kleine Stock Kaffee 120.000 *q*. Einfuhren kamen aus Brasilien, ferner grössere Mengen aus Venezuela. Andere Bezugsländer sind die Insel Haïti, Columbia, Mexico und Java mit Sumatra. Die Ausfuhr von fremdem Kaffee betrug 1887/88 59.700 *q* und war nach Frankreich und England gerichtet.

Auch als Einfuhrplatz für Thee behauptet New-York die erste Stelle in der Union, obwohl viel Thee über San Francisco kommt. Eingeführt wurden 1887/88 269.660 *q* (Werth 6,122.967 Dollars), 1886/87 252.909 *q* (Werth 7,325.121 Dollars), 1885/86 272.070 *q* (Werth 6,617.451 Dollars). Die Union bezieht mehr als die Hälfte des Thees aus Japan.

Von Cacao wurden 1887/88 64.115 *q* eingeführt.

In das grosse und weit verzweigte Gebiet des Droguenhandels lassen wir uns nicht näher ein, wir bemerken nur, dass in der Union in steigendem Masse Morphin und Opium, zubereitet zum Rauchen, verbraucht wird.

Eingeführt werden ferner Gewürze, Weinstein (1887/88 74.220 *q*) aus Italien, Frankreich und Oesterreich-Ungarn, Sodanitrate aus Chile (1887/88 497.800 *q*), Zinn in Blocks u. s. w. (131.780 *q* im Werthe von 8,073.971 Dollars) Salz (879.820 *q*) aus England.

Den Haupttheil der Einfuhr von Fabricaten bilden in der Union trotz der gewaltigen Zunahme der einheimischen Industrie die Erzeugnisse der Textilindustrie (Dry goods), welche mit Inbegriff der Rohseide 1887/88 einen Werth von 112·4 Millionen Dollars, 1886/87 von fast 107 Millionen Dollars, und damit etwa drei Viertel der Einfuhr dieser Waarengattung in die Vereinigten Staaten repräsentiren. Zu der folgenden Tabelle bemerken wir, dass bei jedem Jahre etwa 7 Millionen Dollars für den Import von Rohseide abzuziehen sind und dass an „Miscellaneous dry goods" jährlich bei 15 Millionen Dollars hinzuzurechnen sind.

Einfuhr von Erzeugnissen der Textilindustrie in Dollars:

Fiscaljahre	Wollwaaren	Rohseide und Seidenwaaren	Baumwollwaaren	Leinenwaaren
1886	30,223.016	31,737.487	23,440.913	15,658.727
1887	32,969.184	34,728.813	22,868.000	15,949.730
1888	36,442.539	36,867.140	22,629.060	16,766.069

Wir ersehen aus diesen Ziffern, dass sich der amerikanische Markt in Baumwollwaaren am meisten vom Auslande unabhängig gemacht hat, namentlich in den Staaten des Südens sind viele Fabriken für die Verarbeitung des dort einheimischen Rohproductes entstanden. Den Kunden wird natürlich von den Kaufleuten vieles als fremde Waare angerechnet, was im Inlande erzeugt ist. Baumwoll- und,

Schafwollwaaren kommen aus Grossbritannien, Deutschland und Frankreich, Seidenstoffe aus Frankreich, Deutschland und England, Leinenwaaren aus dem Vereinigten Königreiche und Deutschland.

Die Producte der bedeutenden einheimischen Baumwoll- und Schafwollindustrie werden zum grossen Theile auf grossen Auctionen umgesetzt, welche im Mai in New-York stattfinden. Flanelle sind die wichtigsten Artikel auf diesen Auctionen. Der Hauptmarkt für bedruckte Baumwollstoffe ist Fall River. Eine ansehnliche Ausfuhr einheimischer Producte besteht nur bei den Baumwollwaaren und umfasst braune Shirtings und Drills. Werth aller ausgeführten Baumwollwaaren 1887/88 10,216.141 Dollars. Hauptabsatzgebiet ist China, Mexico, Haïti und Brasilien.

Eisen und Eisenwaaren sind ebenfalls ein wichtiger Theil der Einfuhr, welcher vornehmlich England und das Deutsche Reich interessirt. Wenn auch die Eisenindustrie der Union 1885 57,758.000 *q*, 1886 65,205.606 *q*, 1888 65,950.270 *q* erreichte, den grossartigen Bedürfnissen der Union, welche 1886 14.479 *km*, 1887 21.046 *km*, 1888 11.456 *km* neuer Eisenbahnen eröffnete, vermag sie noch lange nicht zu genügen. Zunächst finden wir Roheisen; die Grösse der Einfuhr desselben zeigt einen gewissen Zusammenhang mit der Kilometerzahl der neuen Eisenbahnlinien, denn es wurden im Kalenderjahre 1886 2,030.673 *q*, 1887 2,474.000 *q*, 1888 1,695.955 *q* ausländisches Roheisen, Spiegeleisen eingeschlossen, im Hafen von New-York eingeführt.

Minder wichtig ist die Einfuhr von Stahl-Ingots (1887/88 683.000 *q* im Werthe von 1,812.110 Dollars).

Der dritte Theil des Einfuhrwerthes von Eisen und Eisenwaaren entfällt auf Weissblech, für das auch Westfalen von besonderer Bedeutung ist; an dieses reihen sich Draht und Bandeisen (1887/88 888.856 *q*), dann Messerschmiedwaaren.

Die Einfuhren von Eisenerz, von Eisen und Stahl, dann von Waaren aus Eisen und Stahl hatten in den letzten fünf Fiscaljahren folgenden Werth:

1884	24,536.024 Dollars	1887	24,440.699 Dollars
1885	19,087.980 „	1888	22,679.974 „
1886	20,110.943 „		

Die relative Bedeutung New-Yorks für die Einfuhr von Eisen und Eisenwaaren ist in den letzten Jahren etwas gesunken. Die oben angeführten Ziffern entsprechen nicht ganz der Hälfte der Einfuhr der Union. Dass die Ausfuhr der Eisenfabricate der Hauptsache nach auf Maschinen und deren Bestandtheile beschränkt ist, wurde schon angegeben.

Von feineren Glaswaaren, insbesondere von versilbertem und auch von unversilbertem Spiegelglas, geht der weitaus grösste Theil über New-York ins Land. An der Gesammteinfuhr New-Yorks für Glas und Glaswaaren von 5,756.541 *q* (1877/88) hat Belgien den Hauptantheil; Oesterreich verliert immer mehr Terrain in diesem Handel.

Porzellan- und Thonwaaren wurden jährlich um mehr als 3 Millionen Dollars aus England, Deutschland, Frankreich und Oesterreich eingeführt.

Einer Einfuhr von Papier und Papierfabricaten im Werthe von 1,810.714 Dollars, die überwiegend von Deutschland geliefert wird, steht eine Ausfuhr einheimischer Erzeugnisse gegenüber, die dem Werth nach zwei Fünftel der oben genannten Ziffer erreicht.

New-York beherrscht auch die Einfuhr von chemischen Fabricaten, wie Theerfarben, Glycerin und Soda, die von Erzeugnissen, welche in erster Reihe dem Wechsel der Mode unterliegen, wie Hüte (Werth 1887/88 5,747.020 Dollars), den Import von Corsetten (1 Million Dollars), Knopfwaaren (3·2 Milionen Dollars), welche meist aus Oesterreich stammen. Es ist der erste Einfuhrplatz und der wichtigste Markt der Union für „Fancy Articles", Luxusartikel, wie Parfümerien, Perlen, Schmuckfedern, Puppen u. s. w. (1887/88 fast 6 Millionen Dollars), für Edelsteine (9—10 Millionen Dollars) und Gold- und Silberwaaren, für Uhren und endlich für Kunstwerke im engeren Sinne (1,578.797 Dollars), und für Bücher, Landkarten, Stiche (3,191.794 Dollars), welche meist einem hohen Einfuhrzolle unterliegen.

Zum Schlusse geben wir eine Uebersicht des Handels von New-York mit dem Auslande in den letzten fünf Jahren nach den zwei Hauptgruppen:

Brooklyn. (Atlantic Docks.)

I. Waarenverkehr in Dollars.

Fiscaljahre	Einfuhr	Ausfuhr einheimischer Waaren	Ausfuhr fremder Waaren
1884	456,119.630	320,016.246	9,867.021
1885	380,077.748	334,718.227	9,796.534
1886	419,338.932	304,496.611	9,832.800
1887	456,698.432	306,842.375	9,504.844
1888	470,426.774	301,486.789	9,140.712

II. Verkehr in Edelmetallen in Dollars.

Fiscaljahre	Einfuhr	Ausfuhr	Wiederausfuhr
1884	21,235.725	43,039.148	11,690.789
1885	25,957.687	15,220.998	8,031.562
1886	15,209.857	41,951.728	11,741.087
1887	41,238.214	12,515.123	5,648.541
1888	39,841.658	24,302.460	6,967.303

Dem grossartigen Einfuhrhandel entspricht der Ertrag der Zölle, die in Amerika hoch angesetzt sind und die wichtigste Einnahmsquelle dieses merkwürdigen Staatswesens bilden, welches nicht weiss, wie es den Ueberschuss seiner Staatseinnahmen über die Ausgaben nutzbringend anlegen soll.

Die Zolleinnahmen betrugen:

1884	133,866.903	Dollars
1885	125,313.677	„
1886	132,635.369	„
1887	146,158.589	„
1888	144,426.620	„

Betrachten wir die Staaten, mit denen Amerika am meisten Handelsverbindungen unterhält, so zeigt sich folgendes Bild: Aus Grossbritannien und England erhält New-York jedes Jahr um 100 Millionen Dollars Waaren, seine Waarenausfuhr dahin erreicht 140—150 Millionen Dollars. Das Deutsche Reich und Frankreich schicken jedes jährlich um mehr als 60 Millonen Dollars. Deutschland erhält dafür um 25 Millionen Dollars, Frankreich um 15 Millionen Dollars amerikanische Erzeugnisse. Belgiens Handel mit New-York ist passiv. Um 10 Millionen Dollars bewegen sich die Einfuhr aus den Niederlanden und die Ausfuhr dahin, um je 5 Millionen Dollars die beiden Theile des Handels mit Italien und Spanien. Oesterreich-Ungarn, die Schweiz und auch Russland führen weit mehr dahin ein, als sie von dort erhalten. Dänemark und Schweden und Norwegen decken ihre Einfuhr aus New-York nicht durch die Ausfuhr einheimischer Waaren.

Der werthvollste Theil des Handels New-Yorks spielt sich im Verkehre mit Europa ab. Von den Ländern Amerikas sind für New-York jene die wichtigsten, welche Zucker und Kaffee an die Union abgeben, wie Brasilien, Westindien, (unter den dortigen Inseln voran Cuba), Venezuela. Der Export von amerikanischen Industrieproducten hält sich noch in engen Grenzen, die amerikanischen Kaufleute, an der Spitze die New-Yorks, haben aber ihr Augenmerk unausgesetzt auf alle jene Länder gerichtet, welche bisher ein reiches und sicheres Absatzgebiet für die Industrien Europas bilden. Die überseeischen Länder, wie Australien, Brasilien, Argentina etc., sind gute Kunden, weil sie an hohe Preise gewöhnt sind. Darauf, diese Staaten zu gewinnen, sind auch hauptsächlich die Bemühungen der Amerikaner zurückzuführen, einen Gesammtbund aller Staaten der neuen Welt zu errichten.

Für New-York ist gegenwärtig noch die Ausfuhr nach dem englischen Australasien wichtiger, als beispielsweeis die nach Brasilien und Mexico zusammengenommen. In Asien sind Britisch-Ostindien und China die für New-York wichtigsten Verkehrsländer.

Es ist unzweifelhaft, dass der Exporthandel New-Yorks noch in den Kinderschuhen steckt, dass er sich aber von Jahr zu Jahr mehr entwickeln wird, namentlich wenn es gelingt, die Union bei überseeischen Zahlungen von der Vermittlung Englands zu befreien und eine Reihe einheimischer Schiffahrtsunternehmungen zu gründen und zu erhalten, denn im Jahre 1887/88 wurden von dem Gesammthandel New-Yorks mit dem Auslande, welcher, die Edelmetalle mit einbegriffen, 852·2 Millionen Dollars umfasste, 114·1 Millonen Dollars durch amerikanische, 736·1 Millionen Dollars durch fremde Schiffe vermittelt und um 2 Millionen Dollars gingen Waaren mit der Eisenbahn nach Canada.

An der Errichtung subventionirter Schiffahrtslinien, welcher übrigens die Verfassung Schwierigkeiten bereitete, arbeitet soeben die Regierung, denn darüber ist man sich vollkommen klar, dass nichtsubventionirte Linien eine existenzfähige Concurrenz bei den bestehenden Tarifen nicht aufnehmen können.

Hier mag sogleich der Schiffsverkehr von New-York besprochen werden, welcher im auswärtigen Handel die Hälfte des Tonnenverkehrs aller Unions-

häfen zusammen bildet, der grösser ist als der Tonnenverkehr Liverpools und dem Londons ziemlich nahe kommt.

Tonnenverkehr New-Yorks im Handel mit dem Auslande:

Fiscaljahre	Einlauf Tons	Auslauf Tons	Zusammen Tons
1884 . . .	5,658.871	5,423.958	11,082.829
1885 . . .	5,659.733	5,440.724	11,100.457
1886 . . .	5,558.938	5,388.335	10,947.273
1887 . . .	6,687.110	5,799.691	11,886.801
1888 . . .	5,683.371	5,547.442	11,230.813

Den stärksten Tonnenverkehr mit dem Auslande hatte New-York 1880 und 1881, in jedem mit mehr als 15 Millionen Tons. Die Einzelangaben über die Schiffahrt New-Yorks wollen wir auf das Jahr 1887/88 beschränken.

Auswärtiger Verkehr:

Flaggen	Dampfer	Tons	Segler	Tons	Zusammen Schiffe	Zusammen Tons
	4.322	8,038.574	5.896	3,192.239	10.218	11,230.813
Union	488	782.040	2.156	883.031	2.544	1,665.071
Grossbritannien. .	2.393	4,266.344	2.507	1,387.819	4.900	5,654.163
Deutsches Reich .	657	1,452.189	200	107.173	857	1,559.362
Frankreich	193	642.540	13	6.927	206	649.467
Belgien	160	459.112	3	3.918	163	463.030
Norwegen	232	96.683	395	270.459	627	367.142

Im Küstenverkehre liefen 1888 13.710, 1887 15.224 Fahrzeuge ein. Drei Viertel derselben kamen aus östlichen Häfen; von diesen bilden Segelschiffe den grössten Theil. Von den aus südlichen Häfen eintreffenden Schiffen waren 1888 bereits zwei Fünftel Dampfschiffe.

Baumwolle aus dem Süden wird jetzt nur mehr mit Dampfern gebracht. Im überseeischen Verkehre haben die Segelschiffe den Getreideverkehr verloren und den Export von Petroleum in Kisten. Da fortwährend neue „Tank"-Steamers eingestellt werden, so wird der Transport des Petroleums in Fässern, der bisher den Seglern geblieben war, theilweise überflüssig werden.

Im Allgemeinen lässt sich also annehmen, dass der Handel New-Yorks und der Union überhaupt die Frachten mehr und mehr auf die Verschiffung mittelst Dampfers beschränken werde. Der daraus erwachsende Verdienst wird aber, wie die obige Tabelle des Schiffsverkehrs New-Yorks nach Flaggen zeigt, nicht den einheimischen, sondern den Dampfern Europas, vorab den Engländern zufallen.

New-York nennt wohl (1888) die ganz anständige Zahl von 4002 Schiffen mit 915.510 Tons seine Marine; von ihnen waren 1074 Dampfer mit 369.794 Tons, aber diese dienen überwiegend dem Küstenhandel. Im transatlantischen Verkehre können seine Fahrzeuge, wie die der Union überhaupt, mit den englischen, deutschen, französischen, norwegischen u.s.w. nicht concurriren, die Postverbindung mit Europa besorgen ausschliesslich europäische Dampfer. Ja selbst der Handelsverkehr mit Westindien und Südamerika wird zum Theil durch europäische Schiffe vermittelt.

New-York ist das Ziel der meisten regelmässigen Dampferlinien, die Europa mit Nordamerika verbinden. Von Liverpool gehen jeden Mittwoch die Schiffe der White Star-Line, am Sonnabend die der Cu-

nard-Line ab und sollen den 3028 Seemeilen langen Weg über Queenstown fahrplanmässig in 9 Tagen machen. Die neuesten Schiffe legen selben aber schon in 7 Tagen zurück. Von Liverpool kommen ferner die Guion-, beziehungsweise die Inman-Line, dann die National-Line, die Anchor-Line.

Aus Deutschland gehen nach New-York: 1. Der Norddeutsche Lloyd, welcher jeden Mittwoch und Sonnabend Schiffe über Southhampton nach New-York gehen lässt; Fahrtdauer 9—10 Tage, Weg 3568 Seemeilen; 2. die Hamburg-amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft von Cuxhafen über Southhampton bis New-York 8½ Tage; eine zweite Linie dieser Gesellschaft berührt Hâvre.

Die Verbindung Hâvres mit New-York erfolgt ferner einmal in der Woche durch die Compagnie Générale Transatlantique: 3187 Seemeilen in 8 Tagen. Wöchentliche Verbindungen unterhalten ferner die Anchor-Line mit Glasgow, die Niederländisch-amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft abwechselnd mit Amsterdam und Rotterdam, die Red Star-Line mit Antwerpen.

Ausserdem sind zu nennen fünf Linien vom mittelländischen Meere her, eine von Spaniens Westküste, je eine Verbindung mit Bordeaux, Hamburg, Kopenhagen, Stettin und zwei mit London.

Von allen diesen Linien sind die gesperrtgedruckten Postlinien. Sie und alle übrigen betreiben auch in grossartigem Massstabe den Transport von Auswanderern in die Union. Die am stärksten besuchten Einschiffungsplätze sind Liverpool, Bremen, Hamburg, Antwerpen, Hâvre. In New-York, dem Hauptziele der Einwanderung, landeten 1887/8 417.453 Passagiere aus Europa und nur 969 aus anderen Erdtheilen. Die Zahl aller in New-York gelandeten Passagiere aber betrug in demselben Jahre 491.027. Denn 57.759 amerikanische Bürger, welche „auf die andere Seite“ (des grossen Wassers) gegangen waren, kehrten heim, und 14.845 Europäer kamen herüber, um zum Vergnügen oder aus Geschäftsrücksichten die Union zu besuchen. Von der Gesammtziffer der Angekommenen waren 395.332 im Zwischendeck, 95.695 in Cabinen gereist. Diese Ziffern lassen ahnen, was die nach Amerika gehenden Dampfschiffahrts-Gesellschaften an dem Personentransporte verdienen. In den Jahren 1884—1888 betraten nicht weniger als 1,768.033 Menschen (drei Viertel aller Einwanderer in die Union) in New-York den Boden der neuen Welt und passirten Castle Garden. Es sind ihrer mehr, als heute den Staatsmännern der Union lieb ist. Eine Reihe von Massregeln haben diese bereits getroffen und noch schärfere bereiten sie vor, um die Einwanderung von chinesischen

Kulis, sogenannten Paupers (Mittellosen und Krüppeln), Verbrechern und unter Contract engagirten Arbeitern zu verhindern, auf dass nur körperlich und moralisch gesunde, freie und wenigstens halbwegs bemittelte oder arbeitsfähige Bürger in das Land einwandern können.

New-Yorks Hauptbemühung ist darauf gerichtet, die regelmässigen Verbindungen mit Westindien, vor allem aber mit Brasilien zu vermehren; in diese Länder gehen wenigstens nebst englischen Schiffen auch einheimische Dampfschiffahrts-Unternehmungen.

Der früher geschilderte Verkehr New-Yorks mit dem Auslande ist in den letzten Jahren so gestiegen, dass die heutigen Piers, Werften und Docks am East- und North-River nicht mehr genügen. Das Dockdepartement plant, an der Westseite der Stadt zwischen Strasse 11 und 23 eine bisher für den Hafenverkehr im Grossen wenig benützte Uferstrecke von mehr als einer englischen Meile Länge zweckmässig umzugestalten und dort 23 mächtige Piers zu errichten. Auch die Verbindung New-Yorks mit seinen Schwesterstädten im Westen ist heute eine umständliche und soll vereinfacht werden. Eine Actiengesellschaft, für die jetzt englisches Capital eintritt, hat Probebohrungen vorgenommen, um nach dem Vorbilde des Tunnels zwischen Liverpool und Birkenhead New-York unter dem Hudson mit New-Jerseys Bahnenterminus durch zwei Tunnels zu verbinden. Das eigentliche New-York steht nur mit den im Nordosten liegenden Neu-Englandstaaten und Canada (Montreal) durch drei Linien in directer Eisenbahnverbindung. Die New-York nächste Eisenbahnbrücke, die über den Hudson führt, liegt bei Poughkeepsie, am Beginne des letzten Drittels des Weges nach Albany, und diese wurde erst Ende 1888 nach dreijährigem Baue fertig.

Mit Ausnahme der Eisenbahn New-York-Central and Hudson-River-Railroad, an der auch Poughkeepsie liegt, münden sämmtliche für New-York wichtige Trunk-Lines in Jersey-City. Mit dem Namen Trunk-Lines bezeichnet man in Amerika kurz die grossen durchgehenden Bahnen, welche den Verkehr der Massenartikel zwischen den atlantischen Häfen und den Plätzen des Innern vermitteln. Durch ihre Anlage wurde die Besiedelung des Innern erleichtert und der Handel von New-York riesig gehoben. Mit der Eröffnung der ältesten Pacificbahn nach San Francisco (5229 *km*) am 10. Mai 1869 wurde New-York auch zu einem wichtigen Umschiffungsplatze für die europäisch-asiatische Post, welche den Weg durch die Union mit Expresszug erster Classe in fünf Tagen zurücklegt. Chicago (1448 *km*) ist von hier in 24 Stunden, Philadelphia (145 *km*) in 2 Stunden,

Baltimore (202·5 *km*) in 5½ Stunden, Washington (367 *km*) in 7 Stunden, New-Orleans (2163 *km*) in 55 Stunden, endlich Mexico über Laredo in 6 Tagen zu erreichen. Nach Boston fährt man 6¾ Stunden (349 *km*), zu den Niagarafällen 16 Stunden (711 *km*) und nach Montreal 14 Stunden (628 *km*).

Der ausgedehnte Handelsverkehr, die Bedürfnisse der hochentwickelten und reichen Journale New-Yorks haben 1884 zur Errichtung einer directen transatlantischen telegraphischen Verbindung der Commercial Cable Compagnie geführt. (Mackay Bennet Cable, welches in New-York selbst landet.)

Alle besprochenen Handels- und Verkehrseinrichtungen zeigen wohl die commercielle Bedeutung New-Yorks, nichts orientirt aber schneller über den Umfang des geschäftlichen Verkehres von New-York als die Ziffern über die Thätigkeit des dortigen Clearing Houses. Das Geschäftsjahr endet mit dem 30. September, und in dem Jahre 1888/89 gingen durch das Clearing House Checks im Betrage von 34.796,465.529 Dollars; die Saldi bezifferten sich auf 1.757,637.473 Dollars, somit die Gesammttransactionen auf 36.554,103.002 Dollars. Das gibt für den Geschäftstag im Durchschnitte 120,640.604 Dollars.

Wall-Street ist das Podium des Finanz- und Bankwesens der grossen Republik. Hier sind die New-Yorker Fondsbörse, die New-Yorker Productenbörse, das Clearing House, das Sub-Treasury und das Assey-Office (Probir-Amt) der Vereinigten Staaten, um welche sich die zahlreichen Banken und Mäkler gruppiren. Am 12. December 1888 bestanden in der City New-York allein 46 Banken, im übrigen Theile des Staates 275, zusammen 321 Nationalbanken. Die Zahl der Staatsbanken wird für den 8. December desselben Jahres mit 41 in der Stadt New-York, mit 131 für den ganzen Staat angegeben. Stadt und Grafschaft New-York hatten am 1. Jänner 1889 24 Sparbanken (Savings Banks) mit Einlagen in der Höhe von 293,269.285 Dollars und 715.413 Einlegern, der ganze Staat 125 Banken mit 526,677.515 Dollars Einlagen.

In einem Lande, wo es keine Pensionen gibt, wie in der Union, und wo die Bevölkerung nicht in den Tag hineinlebt, sondern Jeder mit Kraft und Ausdauer für seine Zukunft sorgt, blüht naturgemäss auch das Versicherungsgeschäft. In New-York hat auch die grösste Lebensversicherungsgesellschaft der Erde, die „Equitable“, ihren Sitz, anderer berühmter Namen nicht zu gedenken.

Alle diese Ziffern und Daten predigen die Thatsache, dass der

Amerikaner ein kühner und unternehmender Kaufmann sei; dass er aber ein Vorsichtiger bei aller Liberalität des Credites ist, zeigt die einzig in ihrer Art dastehende Bradstreet Cy. in New-York, das grösste Institut der Welt für kaufmännisches Auskunftswesen. Es wurde bereits 1849 gegründet, beschäftigt jetzt in seinen Bureaus 1500 sorgfältig ausgewählte Arbeitskräfte und ein Heer von Correspondenten und hat ausser Amerika in London, Paris, Wien und Berlin Vertretungen. In New-York laufen die Nachrichten über eine Million Firmen der Union zusammen und werden gewissenhaft revidirt und ergänzt. Jedes Vierteljahr erscheinen „Bradstreet Commercial Reports", ein einzig dastehendes Denkmal der Organisirung des Handelsbetriebes.

Der Amerikaner ist eben ein Kaufmann, der sein Vermögen hundertmal im Leben auf eine Karte setzt, aber sich in seinen Geschäften nie durch falsche Sentimentalität leiten lässt. Er bedient reell, will aber auch jeden Tag wissen, wie seine Kunden stehen. New-York ist in der Creditfrage wie in allen anderen Fragen des öffentlichen Lebens und der Sitte so recht die „Empire city", tonangebend im Guten wie im Schlechten für das ganze Riesenreich der Uniformität, bis an die Gestade des Stillen Oceans.

Consulate haben in New-York folgende Staaten:

Argentinische Republik (G. C.), Belgien, Bolivia (G. C.), Chile, Chioa, Columbia (G. C.), Costarica (G. C.), Dänemark, Deutsches Reich (G. C.), Dominikanische Republik, Ecuado (G. C.), Frankreich (G. C.), Griechenland (G. C.), Grossbritannien (G. C.), Haïti (G. C.), Hawai (G. C.), Honduras (G. C.), Italien (G. C.), Japan (G. C.), Liberia (G. C.), Mexico (G. C.), Monaco (G. C.), Norwegen (G. C.), Nicaragua (G. C.), Oesterreich-Ungarn (G. C.), Paraguay (G. C.), Peru, Portugal (G. C.), Russland (G. C.), Salvator (G. C.), Schweden und Norwegen, Schweiz, Serbien (G. C.), Siam, Spanien (G. C.), Türkei, Uruguay, Venezuela (G. C.).

Philadelphia.

Wenn der enorme Werth der Einwanderung für die Entwicklung der Vereinigten Staaten Nordamerikas gewürdigt zu werden verdient, so darf das Jahr 1682, in welchem die Auswanderung aus Europa, hauptsächlich aus England, nach dem Unterlaufe des Delaware zum erstenmale in grossartiger Weise sich vollzog, als ein für die Zukunft der Union entscheidender Abschnitt bezeichnet werden. Es liefen nämlich im genannten Jahre dreiundzwanzig Schiffe mit unternehmenden Auswanderern, die der Verfolgung in Europa entflohen oder doch europamüde waren, in den mächtigen Strom ein. Erst im nächsten Jahre folgte der geistige Urheber dieser Völkerwanderung, der berühmte Qäker William Penn, als wahrer Hirte seiner freiwilligen Gemeinde.

Das schöne und waldreiche Land, welches ihm von der englischen Regierung als Entschädigung für eine bedeutende Geldforderung (16.000 Pfund Sterling) in Privatbesitz übergeben worden war, wurde auf Wunsch des Königs Karl II. von England Pennsylvanien genannt und trägt also heute noch den Namen seines ehemaligen Besitzers. Von den ursprünglichen Ansiedlungen am Delaware, die von Holländern und Schweden herstammten, von welchen besonders die letzteren viel geleistet haben, sind fast alle Spuren verwischt, nur der geistige Ansporn und die moralische Energie, welche die ersten Pionniere der Cultur beseelten, wurden das Erbe der späteren, vom Glücke mehr begünstigten Einwanderer.

Noch 1683, in dem Jahre seiner Ankunft, gründete Penn die Stadt Philadelphia und kaufte nicht nur Landgebiete von den Indianern, mit denen er sich freundschaftlich abzufinden wusste, sondern legte auch den Grund zu einer Verfassung, die das Gedeihen der neuen Colonie zu fördern geeignet war. Dieselbe Verfassung ist darum

Philadelphia.

wichtig, weil sie 1776 die Grundlage bei der Constituirung der Vereinigten Staaten bildete.

Ideal veranlagt und von dem Wunsche beseelt, sich und den Bewohnern der neuen Stadt ein idyllisches, paradiesisches Heim zu gründen, entwarf er den Stadtplan von Philadelphia schon ursprünglich für grosse Verhältnisse. Die am unteren Theile jener Landzunge, welche durch den Zusammenfluss des Delaware und des Schuylkillflusses gebildet wird, gelegene Stadt sollte nach Penn's Plan in weiten Strassen sich vom Ufer des einen Flusses bis zu jenem des anderen erstrecken und mit grossartigen Parkanlagen ausgestattet sein. Penn's Ideale konnten allerdings nicht ganz verwirklicht werden, denn das mächtige Anwachsen und Gedeihen der Colonie und der Stadt überflügelte alle Erwartungen, aber sein Plan bildet noch immer den Grundriss selbst des heutigen Philadelphia, obwohl die Stadt weit über eine Million Einwohner zählt.

Philadelphia ist reich an historischen Erinnerungszeichen, die den Stolz seiner Bevölkerung bilden. Die hervorragendsten Denkmäler ihrer allerdings jungen Geschichte sind Penn's Haus, dann eine alte schwedische Kirche, welche, im Jahre 1677 erbaut, als Gotteshaus und gleichzeitig als Fort diente, jedoch im Jahre 1770 reconstruirt wurde, endlich die aus dem Jahre 1729 stammende Independence-Hall, das heiligste dieser Monumente. Auch die im Jahre 1727 begonnene Christkirche, wenngleich von vielen der 500 Kirchen Philadelphias an Schönheit überragt, zählt zu diesen Reliquien, weil die Klänge ihrer alten Glocken mit jenen der Glocke des Staatshauses einstens die Geburt der Freiheit verkündeten.

Pietätvoll wurde Penn's Wohnhaus, das erste aus Ziegeln errichtete, vor wenigen Jahren nach Fairmount-Park übertragen, d. h. geschoben, um nicht der Demolirung anheimzufallen.

Die Carpenters-Hall und Independence-Hall, in welchen der erste und zweite Congress tagten, dürfen mit Recht als Wiege der amerikanischen Unabhängigkeit angesehen werden. Die dem Besucher jederzeit offenstehende Independence-Hall wird in demselben Zustande erhalten, in welchem sie sich am 4. Juli 1776, als dort die Unabhängigkeit proclamirt wurde, befand.

Als Centrum der Freiheitsbewegung war Philadelphia durch längere Zeit Sitz des ersten Präsidenten und bis 1800 auch jener der Regierung der Vereinigten Staaten; bis zum Jahre 1797 wurden dort die Congressversammlungen abgehalten. Philadelphia war damals grösser als New-York, die grösste Stadt der jungen Union und auch

die Hauptstadt von Pennsylvanien; dieses Vorrecht musste sie aber später der Stadt Harrisburg einräumen. Dessen ungeachtet blieb erstere die bedeutendste Stadt dieses Landes, die zweitgrösste der Vereinigten Staaten und an Flächenausdehnung sogar die grösste der Union. Die Tracirung der Stadt erstreckt sich nämlich über den ganzen Bezirk (County) von Philadelphia und weist eine Längsausdehnung (Nord-Süd) von mehr als 40 *km* bei einer Breite (Ost-West) von 9—15 *km* aus; jetzt ist bereits der grösste Theil dieser ungeheueren Fläche ausgebaut. Die Ost-West laufenden Strassen führen vom Ufer des Delaware nach jenem des Schuylkill und setzen sich theilweise noch jenseits desselben in West-Philadelphia fort. Zwei herrliche Brücken, welche aus dem centralen Theile über den klaren und tiefen Schuylkill führen, verbinden die zwei Stadttheile. Als Basis für die Nord und Süd laufenden Strassen ist Front-Street, nahe an den Borden des Delaware, anzusehen. Von dieser werden die Strassen gegen Westen mit fortlaufenden Nummern gezählt. Die grosse Ausdehnung nach Nord und Süd machte eine Theilung der Stadt in zwei Gebiete der besseren Orientirung halber nöthig. Die Grundlinie dieser Theilung ist Marketstreet, welche schnurgerade Ost-West sich vom Ufer des Delaware und über die Brücke nach West-Philadelphia fortsetzt. Alle ihr parallel laufenden Strassen tragen ausnahmslos Namen.

Wie ein Stern, der seine Strahlen nach allen Richtungen sendet, steht im Centrum der Stadt, dort wo sich die Marketstreet mit der Broadstreet senkrecht kreuzt, jener Complex von Prachtgebäuden, welche den Namen The New Public buildings (City-Hall) führen. Alle Staats- und Stadtämter sind darin untergebracht und über der gegen Broadstreet gewendeten Façade ragt ein 163 *m* hoher Thurm, der höchste Steinbau der Welt, in die Lüfte; er bildet ein grossartiges Monument zu Ehren des Gründers der Stadt. Die Statue Penn's blickt von der Thurmspitze herab auf das Gebiet seines einstigen Wirkens. Diesen Platz wies die Pietät der Bewohner dem Denkmale an, weil das herrliche Bauwerk jenen Platz einnehmen musste, der Penn's Namen trug und durch Penn's Standbild geziert war. An den prachtvollen marmorreichen Façaden der Public buildings wogt unaufhörlich die Menschenmenge vorüber, denn die elegante Welt der Broadstreet und die geschäftlich eilende der Marketstreet, der Hauptader des geschäftlichen Verkehres, begegnen sich dort. Der luxuriöse Riesenbau der Public-buildings verschlang eine Bausumme von 15 Millionen Dollars. Seine isolirte Lage mit vier freien Fronten sichert dem prunkvollen Rathhause einen besonders vornehmen Rang unter all

den prächtigen öffentlichen und Privat-Gebäuden, durch deren Zahl und Schönheit Philadelphia an und für sich alle amerikanischen Städte überragt. Es ist, als bliebe warmes Empfinden für das Schöne ebenfalls durch Penn's Geist für immer an diese Stätte gebunden.

Die glücklichen Verhältnisse Philadelphias kommen in seinen glanzvollen Bauten und in dem eleganten Aeussern der Stadt, die ohne Uebertreibung zum Juwel der Union geworden ist, zur Geltung. In munificenter Weise entstanden dort Institute und Anstalten zur Pflege von Kunst und Wissenschaft sowie zur Verbreitung und Hebung des Wohlthätigkeitssinnes in einer Zahl, wie sie anderwärts kaum anzutreffen ist. Die schon im Jahre 1749 gegründete Universität von Pennsylvanien, welche in West-Philadelphia einen Prachtbau erhalten hat, und das Girard-College, von einem reichen Schweizer als Waisenhaus gegründet, geniessen Weltruf. Von den staatlichen Gebäuden wären noch das Customhause (Zollamt), die Münze und die zwei Strafanstalten als mustergiltig zu erwähnen. Ebenso sind die verschiedenen Banken und Finanzinstitute, deren Mehrzahl in Chestnutstreet gelegen ist, in ihrer Art hervorragend. Dagegen beanspruchen die miliärischen Etablissements, und zwar ein Armee-Arsenal und der Navy-Yard (Arsenal der Flotte), keine Bedeutung. Die Academy of fine arts, die Academy of Music und zahlreiche Bibliotheken, wie z. B. Philadelphia library, sind Institutionen, welche jeder Grosstadt zur höchsten Zierde gereichen würden. Das schon über hundert Jahre bestehende Lippincot'sche Buchhandlungshaus, ein Literaturinstitut ersten Ranges, der Public Ledger, eine der grossartigsten Zeitungsunternehmungen, gehören zu den markanten Erscheinungen Philadelphias auf dem Gebiete der Industrie des Geistes.

Jedoch nicht allein die Prunkgebäude des Reichthums, der sein Lager hauptsächlich in Market- und in den mit dieser an Glanz rivalisirenden Chestnut- und Broadstreet aufgeschlagen hat und diese Strassen zu den fashionablesten Stadtpromenaden erhob, sondern auch die Wohnhäuser der wohlhabenden Bürgerschaft, noch mehr aber jene der arbeitenden Classe, die kaum anderswo so glänzend versorgt ist als hier, beanspruchen unsere vollste Aufmerksamkeit: Philadelphia setzt nämlich die grösste Ehre darein, den arbeitenden Classen bequeme und saubere Unterkunft zu bieten.

Obwohl vorzugsweise Industriestadt, ist Philadelphia wie überhaupt der ganze an schiffbaren Flüssen, Canälen und Bahnen so reiche Staat Pennsylvanien ein reiches Handelsgebiet und die stets wachsende Bedeutung desselben drängte zur Gründung von Hand-

Die Delaware-Bai (Massstab 1 : 840.000; Sonden in Metern).

F Leuchtfeuer.

lungshäusern, die seither von dominirendem Einflusse geworden sind, wie: Wood's Haus, Hood, Strawbridge & Clothers, deren ebenso musterhaft wie grossartig angelegte Geschäftshäuser in der alten und neuen Welt ihresgleichen nicht finden. Gleichfalls vorzüglich und luxuriös eingerichtet sind die Hôtels, deren erste: Continental, Girard-House und Colonnade, wie fast alle besseren in Chestnutstreet liegen und mit den modernsten Errungenschaften der Technik ausgestattet sind. Unter den 11 Theatern der Stadt ist die Academy of Music eines der ersten und grössten Amerikas. Zu den besonderen Vorzügen Philadelphias gehören auch seine Badeanstalten, deren viele dem Volke — und das ist wohl ein hoher Triumph des Gemeinwesens — unentgeltlich zur Verfügung stehen. Zur Zeit der Bädereröffnung erfüllt darob wahrer Jubel die Stadt. Dann prangen auch die Gärten der Squares, ein Hauptschmuck der Stadt, in prächtigem Grün; von den acht grossen dieser Plätze ist Bittenhouse-Square nicht nur der schönste im Baumschlage, sondern auch der Liebling der noblen Welt.

Zu den grössten städtischen Parkanlagen der Erde zählt wohl der seiner Schönheit wegen berühmte, im Nordwesttheile der Stadt an beiden Ufern des Schuylkillflusses gelegene Fairmount-Park. Die Nothwendigkeit, aus den klaren Fluten des genannten Flusses das Trinkwasser für die Stadt zu schöpfen, führte unwillkürlich zu dem Beschluss, die Industrie aus dieser Gegend zu bannen. Unzählige Fabriken und Mühlen, welche am Flusse lagen, mussten flussabwärts ziehen oder abgebrochen werden, und der ganze weite Grund 8 *km* aufwärts der Stadt und noch $9^1/_2$ *km* an den romantischen Ufern des Wissahickonflusses, eines Nebenflusses des Schuylkill, wurden käuflich für Philadelphia erworben Dort enstand dann auf beiden Flussseiten der riesige Fairmount-Park, dessen mit Thälern und Hügeln geschmückte Landschaften ihn zu einem ebenso grossartigen wie reizenden Erholungs- und Vergnügungsorte der Stadt erhoben. Mehrere Pferdebahnlinien führen dahin, und ist der Haupteingang in Green-Street gelegen. In der Nähe desselben gewahrt man den Fairmount-Hügel mit den vier Reservoirs der Schuylkillwasserwerke. Von seiner Höhe geniesst man eine lohnende Aussicht auf die Stadt und auf den vielfach überbrückten Schuylkillfluss. Interessante Objecte des Parkes sind am linken Ufer des Schuylkill die Kolossalstatue Lincolns, ferner Georgs- und Lemon-Hill, dann weiter nordwestlich ein Hügel im ehemaligen Sedgely-Park mit einem kleinen Bretterhaus, Grant's Cottage, welches vom General während des Bürgerkrieges bei City Point als Hauptquartier benützt und nach der Beendigung des Krieges als Erinnerung

an den grossen Mann hieher gebracht worden war. Am Fusse des Hügels liegt die prächtige mit Bronzefiguren geschmückte und über fünf Pfeiler geführte Girard-Avenue-Brücke, ein imposanter Bau, der den Ost- mit dem Westparke verbindet. Sie ist 300 *m* lang, 30 *m* breit und 16 *m* hoch über Wasser. Ganz nahe dieser Brücke liegt auch jene, welche die Pennsylvania- mit der Camden-Eisenbahn verbindet. Ueber Girardbridge gelangt man im westlichen Parke zum zoologischen Garten, der die schönste Thiersammlung in Amerika enthält und mit ungeheueren Kosten erhalten wird. Auf diesen, Solitude genannten Grund wurde das Haus Penn's — jetzt nach dessen Tochter Letitia-House genannt — aus Philadelphia überführt und aufgestellt. Im Territorium des Fairmountparkes, welches einst herrschaftliche Villeggiaturen enthielt, stehen noch manche aus der alten Coloniezeit herstammende Häuser, die noch jetzt als theure Andenken erhalten werden. Im nordwestlichen Parktheile am malerischen rechten Ufer des Schuylkill, welcher die schönsten Fahrwege hat, wurde im Jahre 1876 die Centennial-Weltausstellung abgehalten, von deren Gebäuden das auf einer Höhe stehende prächtige Palmenhaus, die Horticultural-Hall und die solid und schwer gebaute Memorial-Hall zum Andenken stehen geblieben sind. Letztere, ein stylvoller Kuppelbau, ist bestimmt, unter ihren Granit- und Eisenhüllen Werke vaterländischer Kunst zu beherbergen. Das letzte und doch bedeutendste der alten Bauwerke, welche zu den Zierden des Fairmountparkes gehören, ist das reizend gelegene Belmont-Mansion, das als ein besonders werthes Kleinod geschätzt wird, denn Washington, Franklin, Lafayette, Talleyrand, Louis-Philippe und andere bedeutende Männer weilten dort als Gäste des Besitzers, des Dichters und grossen Patrioten Richard Peters.

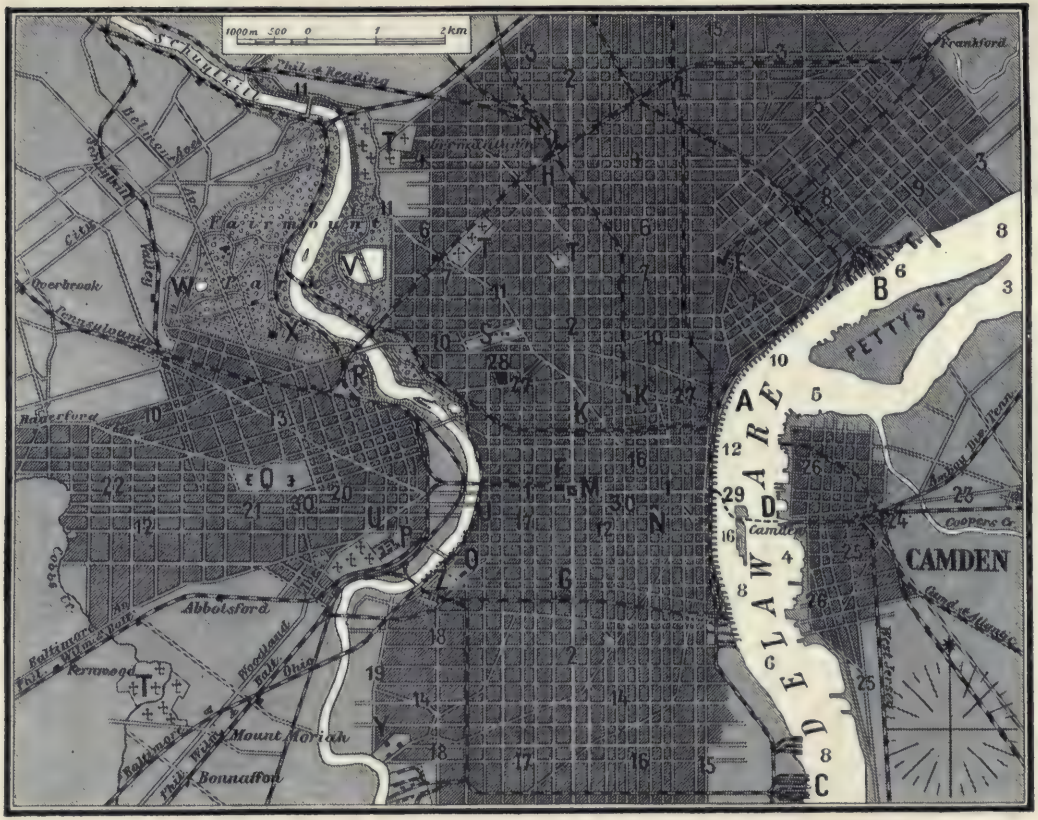
Die Grundlage des Wohlstandes und enormen Aufschwunges von Philadelphia ist seine Industrie. Nahezu jeder Zweig derselben ist hier vertreten und erhält besonders seit der Entwicklung des Bahnnetzes durch die Raschheit und Billigkeit der Kohlenzufuhr aus den reichen Lagern die kräftigsten Impulse. Hervorragend ist die Eisenindustrie in allen ihren Detailzweigen, insbesondere aber haben Locomotiv- und Schiffbau unter den Firmen wie Baldwin, Cramp & Sons Weltruf erlangt. Weitaus das regste und turbulenteste Getriebe herrscht am Hafen zu beiden Seiten des Delaware. Während am westlichen linken Ufer in Camden fünf Bahnen nur einen Theil des Landverkehres bewältigen, entwickelt sich längs der Delaware-Avenue, dem Quai von Philadelphia, die Geschäftsthätigkeit in ihrer ganzen Grösse.

Hier ist auch das Centrum der Approvisionirung der Stadt. Alle Artikel und alles nur Erdenkliche für den gewöhnlichen Lebensbedarf werden hier in unermesslichen Quantitäten aufgestapelt. Fische, Austern, Gemüse, Obst, Geflügel u. a. Insbesondere wenn die berühmten Pfirsiche des ganzen Delawaregebietes hier zu Markte und die Früchte New-Jerseys ebendaselbst zur Verfrachtung gelangen, erreicht das Getriebe einen interessanten Höhepunkt.

An den südlichen Stadtquais, wohin auch der Frachtenbahnhof der Pennsylvania Rail-Road verlegt ist, befinden sich mächtige Getreideelevatoren und grossartige Industrie-Etablissements. Die grössten Oceanschiffe liegen dort dicht am Quai, gewissermassen direct unter den Gebäudefronten der Stadt und bewirken das Löschen oder Verladen der Waaren, zu deren Transport diesseits des Delaware neun Eisenbahnlinien nach allen Gebieten der Union sich verzweigen. Der Seeverkehr Philadelphias ist grossartig entwickelt. Mit bewundernswerther Pünktlichkeit treffen die grossen Oceanschiffe der American-, der Red Star-, der Allan-Line hier ein. Ebenso sieht man die schmucken Schiffe der Clydes steam-lines von New-York, dann all die sonstigen mit Waaren schwer beladenen Schiffe, unzählige Yachten, Schlepper, Boote und die prächtigen Salonschiffe, welche den wasserreichen Strom auf- und abwärts nach den vielen Städten befahren, die dessen Ufer förmlich belagern.

Viele der Städte und Orte, die weitab, selbst an den 90 Seemeilen entfernten Gestaden des atlantischen Oceans liegen, sind Ausflugs- und Badeorte der Bewohner von Philadelphia, und kaum anderswo gibt es einen schöneren Grund, einen wohligeren Wellenschlag, als in den lauen Sommerfluten der atlantischen Küste bei Philadelphia. Bis Atlantic-City, 60 Meilen weit, und bis Cap May, der Pforte in den offenen Ocean, laufen in kaum zwei Stunden die Bahnzüge von Camden, wohin man aus Philadelphia mit Ferrybooten zu jeder Zeit übersetzen kann. Eine besondere Erscheinung im Bilde des Seelebens der Delaware-Bai sind die Dampfer, welche als Eigenthum der grossartigen Kohlentransportgesellschaft, der Reading-Railroad ständig diese Gewässer befahren. Wohl ein Dutzend dieser Schiffe von zusammen mehr als 15.000 Tonnen Tragfähigkeit versorgt alle Ortschaften und Städte bis an die oceanische Küste mit der unentbehrlichen Steinkohle. Die Hauptstation und Ladestelle dieser Schiffe ist unmittelbar an der Endstation der Bahn im Norden der Stadt, wo sich auch die ausgedehnten Werften und Trockendocks der Firma Cramp und die bedeutendsten industriellen Etablissements erstrecken.

Philadelphia (Massstab 1 : 114.500: Sonden in Metern).



A Anlageplätze für Schiffe, **B** Kohlenmagazin der Phil. u. Read.-Bahn, **C** Kohlenmagazin von Greenwich, **D** Camden-Bahnh. **E** Kensington-Bahnhof, **F** Broad-Station, **G** Washington-Station, **H** Germantown-Junction, **J** Balt. u. Ohio-Station, **K** Phil. & Read-Station, **L** North-Pennsylvania-Junction, **M** City-Hall (Public Buildings), **N** State House, **O** Naval-Asylum, **P** Armenhaus, **Q** Pennsylvania-Hospit. Insane, **R** zoologischer Garten, **S** Girards-College, **T** Friedhöfe, **U** Universität, **V** Wasserreservoir, **W** Georgshügel, **X** Memorialhall, **Y** Gaswerke, **Z** Seearsenal. — 1 Markat-Street, 2 Broad-Street, 3 Erie-Avenue, 4 Somerset-Street, 5 Kensington-Avenue, 6 Susquehanna-Avenue, 7 Montgomery-Avenue, 8 Cambria-Street, 9 Richmond-Street, 10 Girard-Avenue, 11 Ridge-Avenue, 12 Spruce-Street, 14 Snyder-Street, 15 Front-Street, 16 8. Strasse, 17 18. Strasse, 19 34. Strasse, 20 40. Strasse, 21 48. Strasse, 22 60. Strasse, 23 Federal-Street, 24 Camden- u. Atlantic-Junction, 25 Revadway, 26 Second-Street, 27 Fairmount-Avenue, 28 Strafhaus, 29 Ferry, 30 Chestnut-Street.

Selbst die Bitternisse des Winters, die in dem unsteten Klima Philadelphias oft sehr empfunden werden, bilden am Delaware kein Hinderniss für die regste Schiffahrt. Wie an der ganzen Ostküste der Union, wird auch in Philadelphia während des Winters der Strom bis weit hinab in die Bai mit Eis bedeckt, aber mittelst starker Dampfer, welche fortwährend in Bewegung erhalten werden und das Eis durchbrechen, wird die Bahn zum Ocean frei erhalten.

Von wo immer man sich der Stadt nähern mag, ist die Fahrt und der Anblick fesselnd und interessant. Alle Bahnen, von welchen fünf auf die eigentliche Stadt entfallen, durchlaufen herrliche Gegenden. Die meisten übersetzen den Schuylkill auf fünf verschiedenen Brücken, und sind alle Stationen durch mehrfache Verbindungsbahnen, welche auch den Verkehr nach den Quais herstellen, wie in einen Ring ineinander geschlossen. Nur der Delaware hat dem Laufe der Eisenbahnen gewisse Grenzen angewiesen. Die wichtigste Bahn, die Main-Line der Pennsylvania Rail-Road, hat mit immensen Kosten ganze Strassengevierte an sich gebracht und im Centrum der Stadt neben den Public buildings einen Prachtbahnhof gebaut, der an Luxus, Grossartigkeit und Comfort kaum von irgend einer europäischen Station übertroffen wird. West-Philadelphia durchlaufend, übersetzt der Schienenweg der Main-Line den Schuylkillfluss auf jener Strasse, welche die Fortsetzung der Marketstrasse bildet. Der Viaduct, welcher an Stelle der demolirten Häuserreihe die Zufahrt über das Terrain ebnet, ist ein Meisterwerk der Baukunst und deshalb eine Sehenswürdigkeit und eine Zierde der Stadt; unter dessen Bögen erleidet keine einzige der Nord-Süd laufenden Strassen eine Unterbrechung.

Am Südende der Stadt, wo Schuylkill und Delaware sich vereinigen, auf dem niederen League-Island, liegt der Navy-Yard, das Seearsenal der Vereinigten Staaten. Wenn man von Philadelphia südwärts dem Ocean zusteuert, so entschwinden nach unzähligen Windungen des Flusses die qualmenden Schlote, der Rauch und Dampf, die letzten Zeichen des nie ruhenden Arbeitslebens einer der arbeitsamsten Städte des Erdballs. Das Fahrwasser des Delaware ist, wie unsere Karte zeigt, durch Betonnung und reichliche Leuchtfeuer markirt. Ueber 24 derlei Lichter weisen den Seeweg, der gegen Süden zu sich rasch erweitert, aber unter der trügerischen Wasserfläche doch nur bestimmte tiefere Furchen der Schiffahrt offen lässt. Oft brandet und stürmt es schon gewaltig und die hohen Wogen des Oceans rollen mit Macht an die flachen, meist sandigen Küsten der Bai, ehe bei Cap May das nördliche oder bei Cap Henlopen das südliche grosse

Leuchtfeuer, welche beide das grosse Ausgangsthor nach dem Ocean markiren, passirt und der offene Kampf mit den Elementen begonnen werden kann.

Das Anlaufen der Bucht bietet in stürmischer Winterszeit gar manche Schwierigkeiten und Gefahren, weshalb durch die Regierung der Vereinigten Staaten innerhalb Cap Henlopen ein Wellenbrecher errichtet worden ist. Hinter diesem finden die vor den Stürmen des Oceans flüchtenden Schiffe einen geschützten Ankerplatz, bevor sie die Bai aufwärts in den Delaware segeln.

Philadelphia, die reizende Stadt, in welcher, wie erwähnt, die Amerikaner 1876 zur Feier der 100 Jahre früher erfolgten Erklärung ihrer Unabhängigkeit eine Weltausstellung abhielten, ist nach New-York der grösste Wohnplatz der Vereinigten Staaten, sie ist ein wichtiger Fabriksort und der Hafen des wohlangebauten und industriereichen Staates Pennsylvanien. Nicht viel weiter als 100 *km* nach Nordwesten entfernt liegen die grössten Lager der Union an Anthracitkohlen, durch Canäle und Flussläufe mit ihn verbunden. Auffallend muss es erscheinen, dass eine solche Stadt als Handelsplatz nicht nur New-York weichen musste, dass sie sogar an Bedeutung weit hinter demselben rangirt. Diese Erscheinung wird erklärlich, wenn man bedenkt, dass keiner dieser Canäle die Alleghanies überschreitet und dass die grossen Trunklinien, von denen die Pennsylvania Rail-Road-Compagnie allein nach Philadelphia geht, in jeder Weise die benachbarten Häfen New-York und Baltimore begünstigen. Denn für den Verkehr mit Philadelphia drückt auf die Pennsylvania-Eisenbahn keine Concurrenzlinie, wie auf den Strecken nach New-York und Baltimore. Güter aus dem Westen, welche nach diesen Plätzen bestimmt sind, zahlen daher niedrigere Frachtsätze, als wenn sie nach Philadelphia gehen. Der Hafen ist nicht frei von der Gefahr des Zufrierens und bedarf auch sonst mancher Verbesserungen, um dann durch seine Grösse, durch die Tiefe des Fahrwassers und die Vortrefflichkeit seiner Docks ein Landungsplatz ersten Ranges zu werden.

Man will zur Hebung des Verkehres die in der Mitte des Delaware liegenden Inseln Smiths und Windmill ganz, Pettys Insel zum Theile entfernen und einen Canal vom oberen Ende der Stadt bis zur Delawarebai schaffen, welcher 183 *m* breit und 7·9 *m* tief sein wird. Dann wird Philadelphia, von dem man mit Expresszügen in zwei Stunden nach New-York und in 2½ Stunden nach Baltimore gelangt, vielleicht wieder jenen Theil des Handels der Union erlangen,

der ihm von rechtswegen und nach seiner natürlichen Lage als einer Stadt ersten Ranges gebührt, die an einem tiefen Flusse liegt.

Dem Range nach ist Philadelphia wohl der dritte Hafen der Union an der atlantischen Küste, doch blühend kann man seinen Handel nicht nennen. Philadelphias auswärtiger Handel in Dollars betrug:

	Einfuhr	Ausfuhr
1888	45,020.132	28,012.879
1887	39,572.398	33,813.024
1886	37,997.005	33,607.386

Die Wiederausfuhr fremder Waaren und die Verschiffung von Edelmetallen sind so beschränkt, dass wir die obigen Ziffern als gleichbedeutend annehmen können mit der Höhe der Einfuhr fremder Waaren und der Ausfuhr einheimischer Producte.

Für Petroleum ist Philadelphia der zweite Ausfuhrhafen der Union; dieser Artikel stellt ein Drittel des Werthes der gesammten Ausfuhr des Platzes.

Ausfuhr von Petroleum:

	Rohöl	raffinirtes	Werth aller Gattungen
	Hektoliter		Dollars
1888 . . .	6,350.680	3,547.500	10,500.939
1887 . . .	1,456.600	4,503.845	11,584.043
1886 . . .	1,293.600	4,263.900	11,538.674

Die Standard Oil Company lässt viel Petroleum in Röhren nach Philadelphia leiten, es daselbst raffiniren und dann in Tankschiffen verfrachten.

Der Handel Philadelphias mit Brotstoffen ist im Verfall. Es wurden hier zugeführt Mehl 1888 1,186.500 *q* gegen 1,234.000 *q* im Jahre 1887, Weizen 1888 900.000 *hl* gegen 3,263.400 *hl* im Jahre 1887, Mais 1888 1,047.000 *hl* gegen 1,420.000 *hl* im Jahre 1887. Die Steigerung in der Zufuhr von Hafer und Gerste gleicht den Verlust, welcher bei den oben genannten drei Artikeln eingetreten ist, nicht aus.

Der grösste Theil des Werthes der ausgeführten Brotstoffe entfiel 1888 auf Weizenmehl 603.000 *q* im Werthe von 2,825.331 Dollars. In früheren Jahren war Weizen an der Spitze, von welchem 1887 noch 2,073.500 *hl* im Werthe von 7,760.112 Dollars, 1888 nur mehr 258.850 *hl* im Werthe von 993.104 Dollars ausgeführt. Dieser Rückgang ist in erster Linie die Folge des Druckes, welchen New-York auf Philadelphia ausübt. Werth der Ausfuhr der Brotstoffe 1888 4,329.003, 1887 11,358.511 Dollars.

Die Ausfuhr von Baumwolle ist seit Jahren nur geringen Schwankungen unterworfen; sie erreichte 1888 107.825 *q* im Werthe von 3,395.902 Dollars. Etwas grössere Unterschiede zeigt nach den einzelnen Jahren die exportirte Menge der Oelkuchen, welche an Gewicht das der Baumwolle etwas übersteigt. Werth ungefähr eine halbe Million Dollars. Der vierte grosse Ausfuhrartikel sind die verschiedenen Gattungen der Provisions; Werth 1888 4,725.777, 1887 3,934.482 Dollars. Von besondererer Bedeutung sind Speck (1888 104.900 *q*. Werth 1,892.920 Dollars) und Schmalz (1888 43.114 *q*). Die Ausfuhr von frischem Fleisch zeigt nach den einzelnen Jahren bedeutende Unterschiede, dagegen ist die von lebendem Rindvieh nach Europa in den letzten Jahren constant gestiegen (1888 7037 Stück), wenn sie auch noch weit zurücksteht hinter dem Umsatz der nördlicher gelegenen

Häfen. Philadelphia liegt eben schon weit ab von den Gebieten, in welchen die Viehzucht eine Hauptgrundlage des Wohlstandes ist.

Als Exportartikel sind noch hervorzuheben Blättertabak (1888 35.200 *q*), bituminöse Kohle (1888 1·5 Millionen *q*), endlich Melasse und Syrup, weil in Philadelphia die grössten Zuckerraffinerien der Union sind. Die drei grossen alten Etablissements dieser Stadt haben sich an dem von New-York ausgehenden Zucker-Trust nicht betheiligt und dadurch von der Steigerung der Preise profitirt, gleichzeitig aber auch ihre Erzeugungsmenge gewaltig erweitert. 1889 wurde von Spreckel, dem grössten Raffineur Californiens, eine vierte Fabrik errichtet.

Wegen dieser Industrie sind Zucker und Melasse aus Cuba und dem übrigen Westindien die wichtigsten Einfuhrartikel Philadelphias, welches für dieselben jetzt wichtiger ist als Boston.

	Rohzucker	Melasse	Summe des Werthes in Dollars
1888 . . .	2,490.000 *q*	589.100 *hl*	18,064.002
1887 . . .	1,614.800 „	569.300 „	10,161.511
1886 . . .	1,459.700 „	755.300 „	11,193.866

Eisenerze, für Pittsburg, das Centrum der amerikanischen Eisenindustrie, bestimmt, ferner Eisen und Eisenwaaren bilden die nächste wichtige Gruppe der Einfuhr, welche 1888 einen Werth von 5,443.885 Dollars, 1887 einen solchen von 8,288.136 Dollars hatte, weil in dem letzten Jahre wegen des forcirten Baues der Eisenbahnen ungewöhnlich viel von Eisenerzen (6·1 Millionen *q*), Roheisen (466.000 *q*), altem Eisen (800.000 *q*) und Stahlblöcken war eingeführt worden. Die Einfuhr von Weissblech dagegen beträgt regelmässig zwischen 550.000 und 660.000 *q*.

Für die Einfuhr von Producten der Textilindustrie ist Philadelphia wie in den anderen Artikeln der dritte Platz der Union; alle zusammen haben einen Werth von 5·5—6·4 Millionen Dollars.

Mehr Interesse bietet der Import der Wolle, des Rohmaterials für die Teppichindustrie Philadelphias, welche in Amerika einzig dasteht. Von den 1888 eingeführten 77.000 *q* Wolle (Werth 2 Millionen Dollars) waren 69.400 *q* allein Teppichwolle. Keine Industrie Philadelphias hat einen solchen Aufschwung genommen wie die Erzeugung von gewöhnlichen und Smyrnateppichen. Sie wurde 1857 eingeführt und umfasst jetzt in der ganzen Grafschaft 172 Etablissements in mehr als 200 Fabriksgebäuden, beschäftigt 7250 Kraftstühle und 17.800 Arbeiter und lieferte 1888 55,300.000 m^2 Teppiche im Werthe von 45 Millionen Dollars. Die wichtigste Gattung der Teppiche sind „Igrains", ein dauerhaftes Fabricat, dann Brüsseler, Wilton-Teppiche und gewirkte Tapeten. Auf 1500 Handstühlen macht man sehr werthvolle Smyrnateppiche (1888 4·6 Millionen m^2, Werth 12 Millionen Dollars).

Eine wichtige Industrie Philadelphias ist die Bierbrauerei; aber die mächtige Temperenzbewegung bedroht ihren Bestand. Sie hat 1888 schon die Einführung der „High Licence" durchgesetzt, welche für Ausschank geistiger Getränke nur Licenzen in des Höhe von 500 Dollars kennt.

Die Schuhindustrie Philadelphias erzeugt Waaren im Werthe von 9 Mill. Dollars. Auch der Bau von Locomotiven und eisernen Schiffen wird an den Ufern des Delaware betrieben. Diese Industrie wird einen mächtigen Antrieb erhalten, wenn die Unionregierung auf der einige Kilometer unterhalb gelegenen League-Insel die beantragte grossartige Werfte baut, deren Bassin Raum für 28 Kriegs-

schiffe ersten Ranges bieten soll und durch einen 411·5 *m* langen und 198 *m* breiten Speisecanal mit dem Delaware in Verbindung stehen wird.

In Philadelphia bestehen ein Clearinghouse und alle Einrichtungen, welche der Beförderung des Handels dienen. Hier hat auch die älteste Münze der Union, 1793 gegründet, ihren Sitz, von ihr wurden bis 30. Juni 1887 um 664,196.225 Dollars Goldmünzen, um 275,835.402 Dollars Silbermünzen und um 18,439.147 Dollars kleinere Münzen geliefert. Die Thätigkeit der Münze ist in den letzten Jahren meist auf Silbermünzen gerichtet, von denen 1886/87 31,357.162 Stück hergestellt wurden.

Die Postverbindung mit Europa geht über New-York; directe wöchentliche Verbindung besteht mit Liverpool, Fahrdauer 15 Tage, und eine dreiwöchentliche mit Antwerpen durch die Red Star-Line, welche beide Einwanderer befördern. In Philadelphia landeten 1887/88 39.344 Passagiere, von diesen waren 37.325 eigentliche Einwanderer; die meisten kamen aus dem Vereinigten Königreiche, aus Norwegen und Schweden.

Der Schiffsverkehr mit dem Auslande umfasste:

Fiscaljahre	Eingang Tons	Ausgang Tons
1886	1,155.066	895.486
1887	1,290.762	981.840
1888	1,170.528	879.070

Im Jahre 1888 liefen ein:

	Dampfer	Tons	Segler	Tons	Summe der Schiffe	Tons
Amerikanische	26	42.594	594	299.907	620	342.501
Fremde	785	1,037.733	864	669.564	1.649	1,707.297
Summe .	811	1,080.327	1.458	969.471	2.269	2,049.798

Nach der Tonnenzahl steht die britische Flagge an der Spitze mit fast zwei Dritteln des ganzen Verkehres, an sie reihen sich die nationale Flagge, die norwegische und die deutsche. Wenn Schiffe, die aus dem Auslande gekommen sind, nach einem amerikanischen Hafen gehen, so werden sie beim Auslaufen im auswärtigen Verkehre nicht mehr eingerechnet.

Consulate haben in Philadelphia folgende Staaten: Argentinische Republik, Belgien (G. C.), Chile, Columbia, Costarica, Deutsches Reich, Ecuador, Griechenland, Grossbritannien, Honduras, Liberia, Mexico, Niederlande, Nicaragua, Oesterreich-Ungarn, Paraguay, Schweiz, Spanien, Türkei, Venezuela.

Baltimore.

Das grösste und herrlichste Meeresbecken an der Ostküste der Vereinigten Staaten, welches die Fluten des atlantischen Oceans dem Herzen des Continentes näher bringt, ist die Chesapeake-Bai.

Von der am 37. Breitegrade liegenden, durch ein Leuchtschiff und die Leuchthürme von Smith-Island und Cap Henry gekennzeichneten Einfahrt an erstreckt sich der prächtige Fjord über 160 Seemeilen nordwärts.

In unzähligen, tief in das Land von Virginia und Maryland einschneidenden Buchten eilen die süssen Wässer eines fast unentwirrbaren Netzes von Wasseradern der salzigen Flut entgegen. Die wasserreichen Ströme, welche sich in dieses Sammelbecken von Westen und Norden her ergiessen, erhöhen dessen unschätzbaren Werth für die Schiffahrt und bringen die Städte und Orte, die an ihren Ufern erblühten, in unmittelbare Verbindung mit der See.

Die Schwierigkeiten der Navigation in der Chesapeake-Bai mit ihren ausgedehnten Sandbänken und Untiefen, ihren vielen Riffen und Inseln sind längst überwunden, seitdem die Dampfkraft auch bei der Schiffahrt ihre Triumphe feiert. Auch die Segler durcheilen, den Spruch „time is money“ beherzigend, die langwierigen und gefährlichen Passagen der Binnengewässer im Schlepp von Dampfbooten unter Führung bewährter Lootsen, welche die Schiffe durch das mit 54 Leuchtfeuern markirte Fahrwasser der Bai zum Endziele hindurch steuern.

Die Uferstrecken, im unteren Theile der Bai flach und sandig, gehen im Norden allmälig in Hügelland über, und ein herrliches Klima kleidet die Gegend, in welcher Süd und Nord die Hände sich reichen, in die üppigsten Gewande.

Die in ihrer ganzen Längenausdehnung schiffbare Chesapeake-Bai ist infolge ihrer vielfachen Zerklüftung, der Beschaffenheit ihres Grundes und der reichen Stoffablagerung durch die zuströmenden

Bäche, Flüsse und Ströme die idealste natürliche Zuchtstätte für die Auster.

Tausende von Menschen finden Beschäftigung bei der Austerncultur und ganze Flotten von Fahrzeugen, welche ausschliesslich der Austernfischerei dienen, beleben die Bai den grössten Theil des Jahres hindurch.

So friedlich und idyllisch das erwähnte Gewerbe dem ersten Anscheine nach sich auch darstellen mag, so erfordert es namentlich in stürmischer Winterszeit manchmal gar harte Kämpfe mit dem Elemente. Auch verleitet die Freiheit zur See den Austernpiraten oft, auf unerlaubtem Gebiete nach Beute auszugehen, und trotz Seepolizei, welche die Rechte der Fischer in ihre Grenzen zu weisen bemüht ist, liefern sich die Flotten der letzteren nicht selten förmliche Seeschlachten.

Die jährliche Ausbeute an Austern in der Bai ist eine enorm reiche. Von 11 Millionen Bushels, jedes nach der Marktusance zu 300 Stück, also gegen $3^1/_3$ Milliarden Austern, gelangen $7^1/_2$ Millionen Bushels nach Baltimore, jenem Weltmarkte, in dessen Handel sie einen der grössten Werthe repräsentiren.

Baltimore ist der grosse Magnet, der, durch seine Lage begünstigt, nicht nur die Naturproducte der Bai und der umliegenden Seegebiete, sondern auch den grossen überseeischen Verkehr, ja selbst die Küstenschiffahrt fast ausschliesslich an sich gezogen hat, so zwar, dass der transoceanische Verkehr die anderen in der Chesapeake-Bai liegenden schönen Städte, wie Annapolis, die politische Hauptstadt Marylands, nur nebensächlich berührt.

140 Seemeilen von der Pforte des Oceans entfernt, durch einen prächtigen, Schiffen jeder Grösse zugänglichen Hafen und durch seine für den Ueberlandsverkehr nach allen Staaten der Union äusserst glückliche centrale Lage, vereinigt Baltimore alle jene Vorzüge, welche diesen Platz gegenwärtig zu einer vorzüglichen strategischen Basis im Kampfe nach Gewinn stempeln. Man könnte sagen, der hohe Rang Baltimores als eines der Brennpunkte des Welthandels lag schon in seiner Wiege.

Die 10 Seemeilen lange, oft kaum 100 *m* breite Zufahrt nach dem Hafen ist nur ein tiefes Rinnsal in jenem 3 bis 5 Meilen breiten Aste der Chesapeake-Bai, in welchem ihre Vereinigung mit dem Patapsko-River sich vollzieht.

Das tiefe Fahrwasser ist durch Betonnungen markirt und erst unweit der Stadt erweitert es sich zu einem grossen Becken, welches

die Anlage des Hafens hervorrief. Die südlichen Ufer der Stadt bespülend, zerfällt die Wasserfläche durch einen halbinselförmigen Vorsprung wieder in mehrere Zweige, von welchen der tief einschneidende North-West-Branch den eigentlichen Hafen Baltimores bildet. Die Einfahrt zu demselben liegt zwischen dem sie beherrschenden Fort Mc Henry und dem gegenüberliegenden Lazarethe und ist kaum 400 *m* breit: dann jedoch erweitert und verengt sich der Hafen abwechselnd und bildet abermals mehrere Abtheilungen, deren erste bei 6·7 *m* Tiefe der Haupthafen für die grossen Schiffe ist, während die dritte und seichte Einbuchtung fast in das Herz der Stadt hineinreicht und das Basin genannt wird. Die prächtigen Quais sind mit allen Einrichtungen ausgestattet, welche der Grossverkehr in modernem Sinne erfordert. Werften, Docks und Werkstätten tragen den Bedürfnissen der Schifffahrt und die an den beiden Uferseiten des Hafens auslaufenden Geleise von 6 Hauptbahnen dem Verkehre Baltimores nach den fernen Regionen des Continentes vollauf Rechnung. Eine Ferryanstalt, welche täglich bis 250 befrachtete Waggons von der einen Quaiseite des Hafens nach der anderen zu überführen vermag, schliesst den Kreislauf des Baltimore umgebenden Schienennetzes. Zu den Sehenswürdigkeiten des Hafens gehören die an der Südseite bei Locust-Point befindlichen Getreideelevatoren, diese unentbehrlichen Hilfsapparate und Wahrzeichen der grossen Kornkammern Amerikas. Die schweren Fundamente des einen sind auf 11.000 eingerammten Pfählen aufgelegt.

Locust-Point mit seinem grossartigen Waarenverkehre und seinen enormen Kohlenlagern ist auch die Anlagestelle aller aus Europa anlangenden Dampfer und die ganze südliche Halbinsel, auf welcher die Stadt weit in das Becken ragt, ist der Hauptsitz gewerblicher und geschäftlicher Thätigkeit.

Die schöne Jahreszeit führt ganze Heere von Touristen durch ihre Gassen, die sonst hauptsächlich der Magazinirung von Tabak, Austern, Früchten und deren Verpackung gewidmet sind. Da nahezu tausend Schooner 7 Monate des Jahres hindurch im Austernhandel verkehren und unzählige Schiffe und Dampfer die Früchte Westindiens und der heimischen Production hier zu Markte bringen, sind die Quais auch ausserhalb des Hafens am ganzen Saume der Halbinsel von Schiffen belagert.

Bis Middle-Branch, dem westlichsten See-Einschnitte, reihen sich jene Schiffe, welche am Sitze der Petroleumraffinerien ihrer Landungen directe aus den Stätten der Erzeugung harren.

Ein hervorragender Industriezweig ist die Ledererzeugung und Verarbeitung, welche einen bedeutenden Rang einnimmt; aber auch Schiff-, Brücken- und architektonischer Eisenbau stehen in der Blüthe und ausgedehnte Eisengiessereien, Werkstätten und Waggonfabriken sind Annexe der Baltimore-, Ohio- und der Northern-Central-Eisenbahnen.

Eines jener Centren für allerlei Industrien, wie: Brauereien, Erzeugung chemischer Producte, Fabriken für Baumwolle, Bleiweiss, landwirthschaftliche Geräthe, Locomotive, Räder etc. ist Canton, der Fort Mc Henry gegenüberliegende Stadttheil und eigentlich eine Stadt für sich. Die daselbst in hoher Entwicklung stehende Kupferindustrie scheint berufen zu sein, bald eine leitende Rolle auf dem Weltmarkte zu spielen.

Baltimores Ruhm, gar manche Errungenschaften der Technik allen Städten voran in Anwendung gebracht und auch die erste Eisenbahn besessen zu haben, kommt auch heute noch zur Geltung. Die mit enormem Kostenaufwande geschaffenen Tunnels, welche das hügelige Terrain durchbohren, sämmtliche im Norden der Stadt mündenden Bahnen vereinen und ihre Geleise dem Niveau des Meeres zuführen, bezeugen, wie Unternehmungsgeist und technische Kühnheit der Bürger von Baltimore fortleben und bewunderungswürdige Bauten schaffen, die der Stadt zum Nutzen gereichen. In Bezug auf den technisch fortschrittlichen Sinn der Einwohner könnte man Baltimore mit Nürnberg vergleichen.

Der grössere, der Baltimore- und Potomak-Tunnel behauptet als unterirdischer Schienenstrang den zweiten Rang an der atlantischen Seite Nordamerikas. Er ist 2112 *m* lang und kreuzt 29 Strassen in Tiefen bis zu 16 *m* unter ihrem Grunde; der kleinere Union-Tunnel ist 1033 *m* lang. Durch beide führen Doppelgeleise und verkehren mit Ausnahme der Baltimore- und Ohio-Bahn die anderen fünf Bahnen auf diesen unterirdischen Wegen.

So verbreiten der Hafen mit seinem Wohlstand, die blühenden Gewerbe und Institutionen des Verkehrs einen bestechenden Schimmer über die ganze Stadt, die wie wenig andere in der kurzen Zeit ihres Bestandes sich zu einer Weltstadt emporschwingen und doch auch jene Stimmung der Fröhlichkeit und Heiterkeit bewahren konnte, die sie vor allen Städten der Union auszeichnet.

Das rasche Anwachsen der Stadt zu einer Bevölkerung von 420.000 Seelen vollzog sich in erstaunlich kurzer Zeit. In den Strassen treffen wir Schritt für Schritt auf Schwarze, welche gegen 16% der Bevölkerung der Stadt ausmachen.

An den Ufern des durch seine wilden Wässer berüchtigten Flüsschens „Jones Falls“, welches noch jetzt Baltimore von Nord nach Süd durchzieht und die Stadt in eine östliche und westliche Hälfte theilt, entstand im Jahre 1682 das erste Haus; 44 Jahre später folgte der Bau eines zweiten und im Jahre 1730 begann endlich die Anlage einer Stadt, die aber erst im Jahre 1745 ihren jetzigen Namen, zu Ehren des Gründers und einstigen Besitzers von Maryland, Lord Baltimore, erhielt.

Das Städterecht wurde Baltimore im Jahre 1796 verliehen.

Wie alle Städte der Union, betheiligte sich auch Baltimore am Unabhängigkeitskampfe, und fochten seine Bewohner rühmlichst unter Washington. Im Kriege der Vereinigten Staaten gegen Grossbritannien erfolgte 1814 ein Angriff der englischen Flotte auf das Fort Mc Henry, der erfolgreich abgewehrt wurde.

Das Fort ward seither umgebaut und beherrscht heute noch Stadt und Hafen.

Obwohl auf hügeligem Terrain und deshalb auch das Rom Amerikas genannt, ist Baltimore eine sehr regelmässig angelegte Stadt. Ihre Strassenzüge laufen in der grossen Mehrzahl Ost-West und Nord-Süd, sich in rechten Winkeln kreuzend.

Nur einige, obzwar für sich wieder regelmässig angelegte Stadttheile sind in schräger Stellung zum grossen Häusermeere des Grundplanes gebracht.

Baltimore-Street, die Hauptader, welche die Stadt von Ost gegen West in der ganzen Ausdehnung durchzieht und sie in eine nördliche und südliche Hälfte theilt, ist auch die Basis, von welcher aus die Numerirung der Gebäude nach diesen beiden Richtungen erfolgt. Das vielfach überbrückte Flüsschen Jones Falls theilt dagegen die Stadt in eine Ost- und Westhälfte.

Baltimore-, Lexington-, Howard-, Eutaw- und Charles-Street sind als Hauptstrassen des geschäftlichen Stadtverkehres die belebtesten und bevorzugtesten, der nördliche Theil von Charles-Street, Vernon- und Eutaw-Place auch die fashionabelsten Quartiere.

Zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt gehört vor Allem das kolossale Monument, welches Baltimore dem Helden Washington, dem Vater des Landes, geweiht hat. Es nimmt die Mitte von Mount Vernon-Place ein und ist eine prachtvolle, das Standbild Washington's tragende dorische Säule aus weissem Marmor, welche mit dem Sockel 55 *m* über die Basis und 85 *m* über den Wasserspiegel emporragt.

Von herrlichen Anpflanzungen und architektonisch schönen Ge-

bäuden umgeben, bietet der Mount Vernon-Place mit seinen vier radial auslaufenden Strassenzügen und der weit sichtbaren, hoch emporragenden Säule ein Bild, wie es kaum schöner gedacht werden kann und wie es jeder Grossstadt zum Schmuck gereichen würde.

Von der Galerie des Monumentes, zu welcher im Innern der Säule eine Wendeltreppe führt, geniesst man einen herrlichen Ausblick auf die Stadt, den Hafen und die Umgebung.

Zwei Monumente in Baltimore sind der Erinnerung an die Vertheidigung gegen die Engländer geweiht; dann wurden noch der Gründer des Freimaurer-Ordens der Odd Fellows und der vaterländische Dichter Poe durch Denkmäler ausgezeichnet.

Unter den hervorragenden Baulichkeiten verdient das Peabody-Institute als grossmüthige Stiftung zur Verbreitung der Wissenschaften und Förderung der Kunst zuerst genannt zu werden.

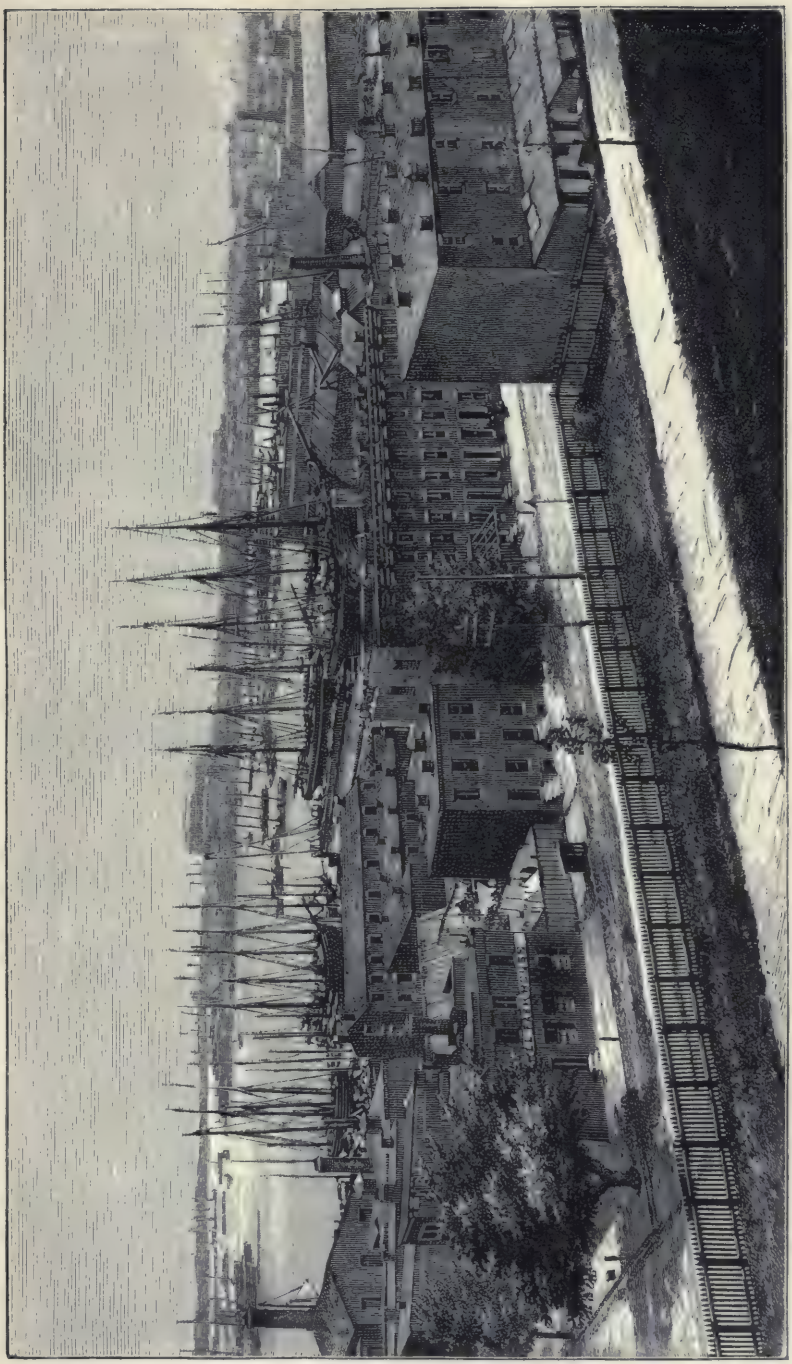
Der prachtvolle Marmorbau schliesst reichhaltige Bibliotheken, Kunstgalerien und Schulen und ein Conservatorium für Musik in sich und wurde im Beisein des philanthropischen Stifters im Jahre 1857 eingeweiht.

Die City Hall ist einer der schönsten Municipalpaläste Amerikas, und von besonderer Eleganz sind noch die Börse und das Postgebäude.

Zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt gehört auch der 65 *m* in die Lüfte ragende Schrotthurm, der bei einem Umfange von 55 *m* an der Basis und 16 *m* an seiner Spitze ein Meisterwerk der Ziegelleger Baltimores darstellt. Der Grundstein zu demselben war im Jahre 1828 und mit ihm zugleich auch jener der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn gelegt worden.

Privatbaulichkeiten von feinem Geschmacke besitzt Baltimore unzählige, während die Häuser in ihrer grossen Gesammtheit in schmucker Ziegelausführung bei massvoller Grösse zwar keinen gigantischen, aber dafür einen desto freundlicheren und wohlgefälligeren Eindruck machen. In Baltimore, wie in ganz Amerika wird ungleich den modernen Grossstädten Europas noch dem Wunsche *„my home is my castle“* Rechnung getragen und werden solche homes nur von je einer einzigen Familie bewohnt.

Doch auch der Kirchen dürfen wir nicht vergessen. Die berühmteste, ein minder schöner, doch imposanter, unter dem ersten Bischofe der Vereinigten Staaten im Jahre 1806 gegründeter Bau, ist die katholische Kathedrale mit ihrer grossen Orgel und schönen



Baltimore.

Bildern, welche sie den Schenkungen Ludwig XVIII. und Karl X. von Frankreich verdankt.

Von ungleich schönerem Aeussern sind die Mount-Vernon-Methodisten- und die Presbyterianerkirche, erstere wegen ihres Reichthums an herrlicher Ausstattung von verschiedenfärbigem Marmor, letztere wegen ihres 81 *m* hohen Thurmes nennenswerth. Ausser den erwähnten gibt es noch über 20 als Bauwerke hervorragende und unzählige andere Kirchen und Gotteshäuser für alle Glaubensbekenntnisse und Secten.

An öffentlichen Hochschulen und Bildungsanstalten, an Kunstakademien und Instituten der Wohlthätigkeit steht Baltimore keiner der Städte der Union nach, und viele dieser Anstalten, so auch die Hopkins University, verdankt die Stadt dem in Amerika so häufig sich kundgebenden Wohlthätigkeitssinne und dem Grossmuthe der Bürger der Vereinigten Staaten.

Dem Kunstgenusse sind neben den zwei schönen fast gleich grossen Theatern Academy of Music und Ford's Grand Opera House noch fünf andere gewidmet.

Vorzügliche Hôtels stehen den Besuchern der Stadt in reicher Auswahl zur Verfügung.

Die Umgebung von Baltimore ist überaus reizend. Die Hügel im Umkreise schützen die Stadt vor den rauhen Luftströmungen, wozu noch der Einfluss des warmen Golfstromes hinzutritt, um das Klima herrlich und gesund zu gestalten.

Fast nach allen Richtungen, besonders aber in die nördliche Umgebung, erstrecken sich prächtige Fahrstrassen in romantische Thäler und Schluchten der reich bewaldeten Gegend, welche mit ihren Flüssen, Wasserfällen und Seen nicht nur die Wanderungen der Freunde und Bewunderer der Natur, sondern gar reichlich die Sehnsucht der Nimrode belohnt.

Für Jene, welche Gaben der Flora müheloser zu geniessen wünschen, ist durch eine reiche Auswahl an schönen Stadtgärten Fürsorge getroffen, und die Lage des Patterson-Parks im Osten der Stadt gewährt sogar eine glänzende Aussicht über Baltimore und seinen schönen belebten Hafen. Pferde- und Dampfstrassenbahnen durchkreuzen die Stadt nach allen Richtungen und erleichtern den Verkehr nach den entlegeneren Landschaften und fashionablen Promenaden, insbesondere nach dem herrlichen Druid-Hill-Park, dessen urwüchsige Schönheit und herrliche Fernsichten gewährende Partien zu einem Besuche förmlich herausfordern.

Allerdings gibt es Vieles, das zum Verbleiben in der Stadt selbst anzuregen vermag, denn wer vermöchte den Reizen der Grossstadt sich zu verschliessen, wenn sie in so reichem Masse wie hier uns erfreuen. Die Schönheit der Frauen Baltimores ist berühmt, die Gastfreundschaft seiner Bewohner die herzlichste, und wessen Auge empfände nicht Wohlgefallen an all dem Luxus und den Freuden des Lebens, welche Reichthum und Wohlstand zu gewähren im Stande sind und die im rege pulsirenden Strassenleben zur vollen Geltung kommen.

Man kann Baltimore, die Stätte grossartiger, ja überwältigender Culturarbeit, deren geistige und materielle Leistungen nicht nur ihrer eigenen Wohlfahrt zugute kommen, sondern zu jener ganzer Völker beitragen, nur mit Bewunderung verlassen, besonders wenn man die Thatsache festhält, dass die ganze Herrlichkeit ein Gebilde der neuen Zeit ist, und staunend sagen muss: dort, wo jetzt Baltimore blüht, stand vor anderthalb Jahrhunderten nur ein winziges Haus!

Von den grossen altlantischen Häfen der Union nimmt Baltimore in der Ausfuhr den dritten, in der Einfuhr den vierten Rang ein, denn die letztere ist vollständig abhängig von dem nicht zu weit entfernt gelegenen grossen New-York. Für die Ausfuhr aber hat Baltimore bei seiner weit nach Westen vorgeschobenen Lage den grossen Vortheil, dem Ohio und dem Mississippigebiete um wenigstens 500 *km* näher zu liegen als einer der bisher behandelten Hafenplätze. Dadurch wird theilweise der Uebelstand ausgeglichen, dass der bereits 1828 begonnene Chesapeak-Ohiocanal schon auf dem halben Wege nach Pittsburg sein Ende gefunden hat und nur bis in das Cumberland (Md.) reicht. Er dient daher ausschliesslich dem Kohlentransporte.

Den Hauptverkehr Baltimores vermitteln die sieben von hier ausgehenden Eisenbahnlinien. Die Baltimore- und Ohio-Eisenbahn ist die wichtigste; ihre Endpunkte sind St. Louis per Chicago (über Washington erreicht), dann New-Jersey (via Piladelphia). Auf ihr gelangten 1888 29·5 Millionen *q* Güter nach Baltimore, davon wurden 4·2 Millionen *q* verschifft.

Die Northern Central Railroad, ein Theil des Pennsylvania-Systems, führt von Baltimore in gerader Linie nach Norden bis in die Nähe des Niagarafalles und führte unserem Hafen 1888 16·1 Millionen *q* zu: die Baltimore- und Potomac-Eisenbahn, auch ein Theil des Pennsylvania-Systems, deren südlichen Terminus Richmond bildet, brachte 2·8 Millionen *q* und die Western-Maryland-Eisenbahn fast 1 Million *q*.

Seine Kaufleute legen auch nicht die Hände in den Schoss und in Tariffragen hat ihrer Agitation Baltimore manche Vortheile zu verdanken. Umsomehr muss man sich wundern, dass das so dankbare Project, quer durch die Halbinsel Maryland einen Seeschiffahrtscanal in die Delaware-Bay zu bauen, von der Ausführung noch weit entfernt zu sein scheint. Und doch handelt es sich bei dem Durchstiche dieser durchaus ebenen Halbinsel nicht um besondere technische Schwierigkeiten, wie auch der Voranschlag zeigt, der auf nicht mehr als 8 Millionen Dollars lautet. Baltimore würde durch diesen Canal den nördlichen Häfen Europas, wohin sein Handel hauptsächlich gerichtet ist, um 480 *km* näher gerückt werden, nicht zu gedenken der ungeheuren Vortheile, welche der Küstenhandel am atlantischen Ocean aus ihm schöpfen würde. Dieses Zögern ist umsoweniger begreiflich, da die entscheidenden Persönlichkeiten Baltimores täglich sehen, wie sehr der bestehende Chesapeake and Delaware-Canal sich für die Küstenschiffahrt bewährt hat.

Man hat doch schon bedeutende Summen für die Verbesserung der Zufahrt des Hafens ausgegeben, namentlich für die Vertiefung des Canals an der Mündung des Patapsco in die Chesapeak-Bai. Aber in Baltimore besteht das System, die nothwendigen Arbeiten gewissermassen nur tropfenweise auf eine Reihe von Jahren vertheilt vorzunehmen.

Baltimore ist in erster Linie Handelsstadt, in zweiter Industriestadt. Wenn wir den einzelnen Stapelartikeln dieses für amerikanische Begriffe „alten Handelsplatzes“ unsere Aufmerksamkeit zuwenden, begreifen wir dessen steigende Blüthe und Entwicklung nach jeder Richtung.

Die wichtigsten Handelsartikel Baltimores sind Getreide und Mehl. Im Jahre 1888 betrugen die Empfänge von Getreide 5,929.150 *hl*, 1887 8,858.140 *hl*. Den Höhepunkt des Getreidehandels von Baltimore bildet das Jahr 1879 mit Zufuhren von 21,082.000 *hl*. Dieses Schicksal des Rückganges des Getreidehandels theilt Baltimore mit New-York und Philadelphia.

Immerhin ist Baltimore der zweite Exportplatz der Union für Getreide geblieben. Durch fünf feste und vier schwimmende Elevatoren wird dieser Handel vermittelt. Die festen Elevatoren haben einen Fassungsraum von 1,779.500 *hl* und können täglich 1880 Getreidewaggons entladen und Schiffe mit 942.678 *hl* Getreide beladen.

Der Getreideexport Baltimores betrug 1888 3,074.200 *hl*, 1887 6,360.100 *hl*. Die Getreidecorners hielten 1888 die Preise hoch und arbeiteten dadurch der Getreideausfuhr der Union entgegen. Von dem Exporte des Jahres 1888 waren 1,466.299 *hl* Weizen, das übrige bestand fast ausschliesslich aus Mais, dem Hauptproducte des Getreidebaues der Union, dessen Verwendung in Europa zu dem

Hafen von Baltimore (Massstab 1 : 510.000 der Natur: Sonden in Metern).

A Hafen von Baltimore, **B** Fahrwasser zum Hafen, **C** Hafen von Annapolis, **D** Einfahrt aus der Chesapeake-Bay, **E** Fort Mc Henry, **F** Leuchtfeuer, **G** Patapsco-River.

zwecke des menschlichen Genusses, wie die Amerikaner mit Recht sagen, noch in den Kinderschuhen steckt. Denn in der Union entfallen auf den Kopf der Bevölkerung 11·3 *hl* Mais gegen 1·5 *hl* Weizen. Grosse Mengen von Weizen werden in der Form von Mehl ausgeführt. Vor dem Jahre 1884 waren New-York und Boston die ersten Verschiffungshäfen der Union für Mehl, gegenwärtig hat Baltimore Boston weit überholt und strebt New-York gewaltig nach. Die Verschiffungen sind in den letzten drei Jahren so bedeutend geworden, dass sie die Beachtung aller Getreide- und Mehlmärkte der Union auf sich richten mussten. In und um Baltimore ist auch der Sitz einer ausgedehnten Mühlenindustrie, deren Leiter sich an den Trusts weniger betheiligen als die des Nordwestens und in dem Bezuge des Getreides durch die Zufuhren von der Chesapeak-Bai her von den Eisenbahnen zum Theile unabhängig sind. Die Stadtmühlen Baltimores liefern ungefähr 450.000 *q* Mehl, die in Canton und Locust Point 886.000 *q*. Diese beiden Quellen eingerechnet, empfängt Baltimore jetzt jährlich mehr als 2·7 Millionen *q* Mehl; der Export erreichte 1888 2,149.050 *q*, 1887 2,810.500 *q*, 1884 betrug er erst 389.146 *q*.

Als Verschiffungshafen für Baumwolle kommt Baltimore nicht mehr in Betracht, weil Süd-Carolina jetzt direct über Charleston und Savannah ausführt. Die 269.612 Ballen, welche 1888 hier ankamen, waren aus Nord-Carolina. Von diesen wurden 173.067 Ballen exportirt, 35.000 Ballen in den Spinnereien des Ortes verwendet und der Rest im Küstenhandel verschifft.

Weil Baltimore der Zone des Tabakbaues so nahe liegt, so werden hier die Tabake von der Bai, die von Maryland, Ohio, Virginia und Kentucky gehandelt. Der Verkehr in zwei letztgenannten Sorten nimmt zu. Ausgeführt wurden 1887/88 263.817 *q* (Werth 4·3 Millionen Dollars), 1887/86 277.354 *q*. Die bedeutende Tabakindustrie des Platzes befindet sich fast ausschliesslich in den Händen von Deutschen.

Von den Exportartikeln des Pflanzenreiches sind noch hervorzuheben Bauholz und Fassdauben, welche nach Liverpool gehen, ferner Kleesamen. Auch ist zu bemerken, dass in Maryland und Virginien in ausgedehntem Masse der Anbau von Futterpflanzen betrieben wird. Und in dem leichten sandigen Lehmboden des Theiles von Maryland, welcher im Osten der Chesapeake-Bai liegt und sich eines wunderbaren Klimas erfreut, baut man mit Vorliebe Gemüse und zieht Früchte, für die man nicht nur in den nahen grossen Städten Baltimore, Philadelphia und New-York lohnenden Absatz hat. So ist hier die Pfirsichernte die Grundlage des Wohlstandes der Farmer, von welchen manche Obstgärten besitzen, die 40—100 *ha* bedecken. Die Anfänge dieses Zweiges der Gärtnerei reichen nicht weiter zurück als 25 Jahre. In dem centralen Theile des Staates pflanzt man Tomatoes (Liebes- oder Paradeisäpfel) und Mais, süsse und gewöhnliche Kartoffel und Melonen, in den hügeligen Districten Aepfel und Birnen. Auf diesen Culturen beruht der wichtigste Erwerbszweig des Staates, das Einlegen der Früchte und Gemüse in Büchsen, für welche Maryland das Hauptcentrum an den Küsten des atlantischen Oceans bildet. Mais und Liebesäpfel legt man hauptsächlich in den ländlichen Districten ein, vor allem in der County Harford, wo 1882, als das Geschäft in der höchsten Blüthe war, 38 Millionen Büchsen gefüllt wurden; für Früchte und Gemüse ist Baltimore Hauptort. Die Erzeugung von Früchten und Gemüsen für die Firmen, welche einlegen (Canning-Houses), liefert dem Farmer das höchste Erträgniss, welches in diesen Staaten zu erreichen ist.

Die Saison für das Einlegen beginnt im Mai und dauert bis September, also rund 100 Tage. Nicht weniger als 18 Gattungen von Früchten, welche bis auf Ananas und Reine-Claudes (Greengages) alle ausschliesslich aus diesem Staate stammen, werden eingemacht, und ein grosser Theil der Arbeit wird von Einwanderern aus Böhmen besorgt, die eine zwölfstündige Arbeitszeit haben und nach dem Stück bezahlt werden. Die Packing-houses der Stadt können täglich 14.000 *hl* (40.000 Bushels) Erbsen und 35.000 *hl* (100.000 Bushels) Liebesäpfel einlegen; jedes Bushel gibt 13 Büchsen von Weissblech. Im Jahre 1878 wurden aus Maryland 968.733 Kisten mit präservirten Liebesäpfeln ausgeschickt; jede Kiste enthält zwei Dutzend Büchsen, das macht zusammen 23,249.592 Büchsen. Bei einem Verkaufspreise von 1 Dollar für ein Dutzend Blechbüchsen gibt dies 1,937.466 Dollars. Fürs Ausland ist auch der Export getrockneter Aepfel sehr wichtig. Doch ist für Früchte und Austern New-York der Verschiffungshafen. Die Saison für das Einlegen der Früchte dauert vom Mai bis September, die Austernsaison vom September bis April. Durchschnittlich kommen in dieser Zeit 9000 Fahrzeuge mit Austern beladen in Baltimore an; ½ Millionen Bushels (à 300 Stück) versendet man, 800.000 consumirt die Stadt Baltimore. In neuerer Zeit werden die Schalen der Austern mit leichtem Draht verschnürt, so dass sie sich nicht öffnen können. Eine solche „muzzled"-Auster verträgt den weiten Transport bis St. Petersburg und Rom. Der Austernfang ist in den Händen grosser Unternehmer, welche die Fischer, meist in Amerika neu angekommene Einwanderer, in unmenschlicher Weise ausbeuten.

Baltimore ist gegen Süden hin der letzte Hafen, über den lebendes Rindvieh nach England ausgeführt wird, und zwar hier durch Vermittlung der Calverton- und Claremont-Viehhöfe. 1887/88 waren 21.683 Stück Rindvieh im Werthe von 1·8 Millionen Dollars, welche aus den hügeligen Theilen Marylands und Virginias stammten, wo man auch die Erzeugung von Butter und Käse in sogenannten „Creameries", Centralmolkereianstalten, betreibt.

Dafür hat die Ausfuhr von Provisions stark abgenommen, doch erreichte sie 1887/88 noch immer den Werth von mehr als 4 Millionen Dollars. Die Hauptartikel waren Speck (104.670 *q*), Talg (76.000 *q*) und gesalzenes Rindfleisch (16.600 *q*).

Die Zufuhren von Petroleum haben durch den grossen Einfluss, welchen Standard Oil Cy auf diesen Geschäftszweig ausübt, abgenommen. 1886/87 wurden 443.800 *hl*, 1887/88 322.610 *hl* Petroleum exportirt.

Dagegen ist 1888 wegen der hohen Preise, welche Kupfer in Europa erlangt hatte, die Ausfuhr von Kupfererzen aus der Region des oberen Sees über Baltimore gestiegen.

Von Importartikeln ist in erster Linie Weissblech für die Zwecke der Conservenindustrie zu nennen. Einfuhr 1887/88 401.500 *q* im Werthe von 2,624.599 Dollars, für welche mehr als 700.000 Dollars Zoll entrichtet wurden, das ist der dritte Theil der Zolleinnahme Baltimores. In Baltimore wird der fünfte Theil aller Blechbüchsen der Union erzeugt, Pläne, den Zoll auf Weissblech zu verdoppeln, treffen also die Stadt sehr hart.

Nicht unbedeutend ist die Einfuhr von Eisenerz (1887/88 2,315.000 *q* im Werthe von 404.094 Dollars). Verwendet wird dasselbe von den Pennsylvania-Stahlwerken, welche 1887 400 *ha* Land nahe der Stadt und am Flusse gelegen erworben haben. Hier mischt man die einheimischen und die fremden Erze und

erhält so einen billigen und verwendbaren Stahl. Diese Werke sind das grösste Fabriksunternehmen, das seit den Tagen des Bürgerkrieges in Philadelphia gegründet worden ist. Die Anlage ist auf acht Hohöfen mit einem täglichen Fassungsraume von 2000 T. berechnet; sie umfasst ferner eine Stahlschienenfabrik, die täglich 1000 T. produciren kann, eine Nägelfabrik und noch andere Etablissements. Auch der Bau von Stahlschiffen wird ins Auge gefasst. Diese Werke bilden ein wichtiges Seitenstück zu den industriellen Werken der Baltimore-Ohio-Eisenbahn, welche bei 4000 Arbeiter beschäftigen.

Der Werth der Einfuhr von Eisen, Stahl und aus diesen gefertigten Waaren erreicht jährlich ungefähr 4 Millionen Dollars.

Wichtig sind ferner Schwefel, Dungstoffe, Salpeter, Soda, Salz.

Besonders hervorheben muss man Kaffee, für welchen Baltimore der zweitwichtigste Platz der Union ist. Die Zufuhren sind in den letzten Jahren sehr gesunken, sie betrugen 1887/88 81.500 *q* (Werth 2·5 Millionen Dollars), 1886/87 151.000 *q*, 1884/85 327.650 *q*.

Für Zucker und Melasse hat Baltimore gegenwärtig nur geringe Bedeutung, grössere für Bananen und andere Früchte. Ausländische Erzeugnisse der Textilindustrie kommen über New-York; Werth aller Zweige derselben 1887/88 685.512 Dollars.

Aus diesen Details ergibt sich, dass der Import gegen den Export gewaltig zurücksteht und daher auch die Zolleinnahmen klein sein müssen.

Fiscaljahre	Einfuhr fremder Erzeugnisse Dollars	Ausfuhr einheimischer Erzeugnisse Dollars	Ausfuhr fremder Erzeugnisse Dollars	Zollertrag Dollars
1884 . . .	11,423.665	43,064.217	15.077	2,241.442
1885 . . .	11,849.696	45,041.634	11.270	1,884.631
1886 . . .	11,696.944	35,844.829	2.959	2,531.984
1887 . . .	12,535.920	51,601.118	6.031	2.994.779
1888 . . .	11,741.585	46,212.036	24.691	2,923.881

Zwei Drittel der Ausfuhr gehen nach Grossbritannien, ein Sechstel nach Deutschland; es folgen Frankreich, Brasilien, Belgien und Holland. Zu der Einfuhr liefert England zwei Drittel der Gesammtsumme, kaum ein Fünftel Brasilien.

Die Bürger von Baltimore sind mit dem Gange des Handels und der Schiffahrt ihres Hafens zufrieden. Letztere umfasste im auswärtigen Verkehre:

Fiscaljahre	Eingang Tonnen	Ausgang Tonnen
1884	627.344	676.576
1885	627.418	739.024
1886	521.470	607.868
1887	692.726	815.638
1888	534.218	683.446

Den grössten Antheil haben fremde Schiffe, insbesondere englische Dampfer, die meist aus Liverpool kommen, dann deutsche und französische. Auf die einheimische Schiffahrt entfällt nur ein Vierzehntel des auswärtigen Verkehres, an welchem amerikanische Dampfer gar nicht betheiligt sind. Von der Tonnenzahl kommt etwa ein Achtel auf Segelschiffe.

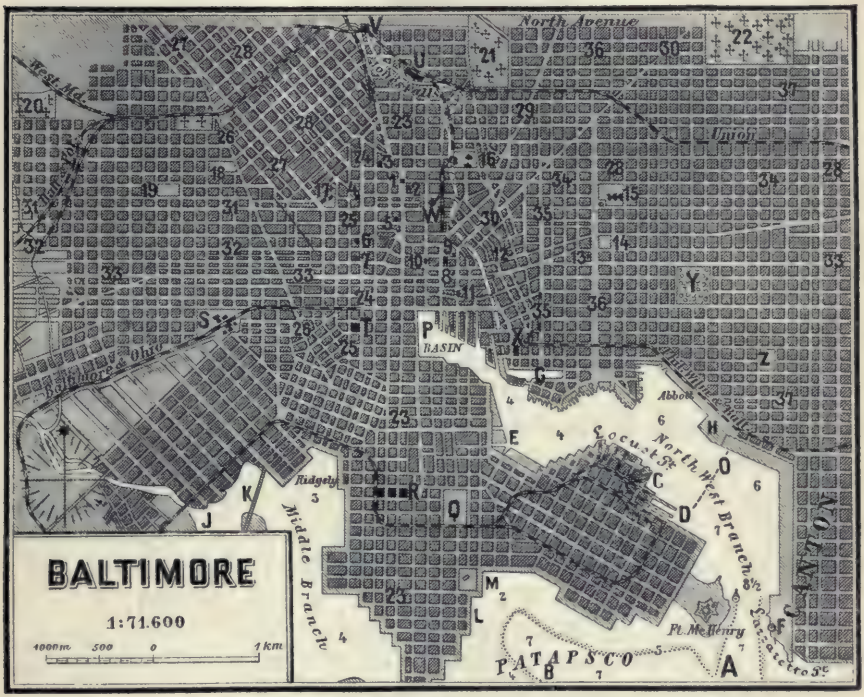
Von Europa bestehen regelmässige Verbindungen mit Baltimore

1. durch den Norddeutschen Lloyd jeden Mittwoch ab Bremerhaven 3880 Seemeilen in 14 Tagen, und

2. durch die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Actiengesellschaft ab Hamburg.

Ausser dem Handel mit dem Auslande besteht noch ein Fluss- und Baihandel von grosser Bedeutung. Der Küstenhandel berührt alle Punkte an der atlantischen Küste und erstreckt sich bis San Francisco. Ansehnliche Mengen von Kohlen, für die Baltimore ein wichtiger Platz ist, werden dahin gesendet. In

Baltimore (Sonden in Metern).



A Einfahrt zum inneren Hafen, **B** Patapsco-Flussmündung, **C** Kohlenplätze, **D** Anlegeplätze der europäischen Dampfer, **E** City-Warves, **F** Leuchtfeuer, **G** City-Docks und Mündung der Jones Falls, **H** Atlantic-Warves, **J** Mündung des Gwinns Falls, **K** Long Bridge. **L** Winans Warf, **M** Fort Covington, **O** Eisenbahn-Ferry, **P** Docks, **Q** Battery-Square, **R** Gaswerke, **S** Mount-Clare-Bahnhof, **T** Camden-Bahnhof, **U** Union-Station, **V** Maryland-Central-St., **W** North-Cent. und Baltimor-Potomac-St., **X** Phil.-Wilmington und Baltimor-St., **Y** Patterson-Park, **Z** Public Square. — 1 Mount-Vernon-Platz mit Monument, 2 Peabody-Institut, 3 Erste Presbyt. Kirche, 4 Hopkins-Universität, 5 Kathedrale, 6 Academy of Music, 7 Grand opera, 8 City Hall, 9 Old Fellow Hall, 10 Battle-Monument, 11 Börse, 12 Schrotttthurm, 13 Wildey-Monument, 14 Jackson-Square, 15 Hopkins-Spital, 16 Strafhaus, 17 St. Mary-Seminar, 18 Lafayette-Square, 19 Harlem-Square, 20 St. Peters-Friedhof, 21 Greeamount-Friedhof, 22 Baltimore-Friedhof, 23 St Charles-Str, 24 Howard-Str., 25 St. Eutaw-Str., 26 Fremont Avenue, 27 Pennsilvania Av., 28 Madison Av., 29 Harford Av., 30 Belleair Av., 31 Franklin-Str., 32 Lexington-Str., 33 Baltimore-Str., 34 Monument-Str., 35 Central Av. 36 Broadway, 37 City East Av.

diesem Küstenhandel, welcher den grösseren Theil des Hafenverkehres bildet, liefen 1886/87 3281 Fahrzeuge mit 2,315.508 Registertonnen ein.

Die Rhederei Baltimores umfasste 30. Juni 1888 1172 Schiffe mit 120.100 T., von diesen waren 158 Dampfer mit 55.513 T.

Für die Einwanderung ist Baltimore der vierte Platz der Union; 1887/88 brachten 80 Dampfer 33.297 Emigranten und 1228

Reisende hieher. Von den Einwanderern stammten zwei Drittel aus Deutschland, der Rest aus Oesterreich-Ungarn, aus Russland und Polen. Die Einwanderung aus England beträgt selten mehr als 1400 Menschen.

Diese Einwanderung wendet sich, wie in der ganzen Union zumeist, der Agricultur zu, ein guter Theil aber besteht aus energischen, weil wohl gebildeten Handwerkern, auf deren Schultern sich die amerikanische Industrie zu ihrer Europa drohenden Macht emporgearbeitet hat. Viele solche Arbeiter, welche in Baltimore den Boden des Freistaates betreten, finden sofort in den Fabriken dieser Stadt lohnende Arbeit. In der Industrie von Baltimore, welcher 1886 630 Fabriken, jede mit mehr als 25 Arbeitern, dienten, spielen daher die Deutschen, von denen wenige im Lande geboren sind, eine grosse Rolle. Die Tabakindustrie, die Piano- und Möbelindustrie, die Schuh- und Bekleidungsindustrie sind fast ausschliesslich in ihren Händen; auch die Conservengeschäfte sind zu einem bedeutenden Grade deutsch. In den kleineren Fabriken und im Kleingewerbe bilden die Deutschen geradezu die Mehrheit. Und dazu muss man bedenken, dass hier Industrie und Gewerbe viel mehr Gelegenheit zum Erwerbe geben, als in anderen Städten.

Als Ausdruck des Wohlstandes erscheinen die Bankumsätze, die 1887 659,496.899 Dollars betrugen, der Verkehr, welcher durch die Baltimore Corn and Flour Exchange vermittelt wird, und vor allem der Umstand, dass in Baltimore die Bevölkerung bequemer wohnt als in irgend einer der grossen Städte des Ostens. Hier kommen auf ein Haus 6·54 Bewohner, in New-York 16.37, in Brooklyn 9·11.

Consulate: Argentinien, Belgien, Brasilien (G. C), Chile, Columbia, Deutsches Reich, Griechenland, Grossbritannien, Niederlande, Nicaragua, Oesterreich-Ungarn, Spanien, Türkei, Uruguay, Venezuela.

* * *

Eine Zahl aufstrebender Hafenplätze der atlantischen Küstenstrecke zwischen Baltimore und der Floridastrasse mögen im Nachfolgenden hier Erwähnung finden. Ihr Ausfuhrhandel hat sich auf Kosten der Golfhäfen der Union entwickelt, ihr Einfuhrhandel ist von New-York fast vollständig unterdrückt.

An der Mündung des Jamesflusses in der Chesapeak-Bai liegt an einer tiefeingeschnittenen Bucht, in welcher der kleine Elizabethfluss sich ergiesst, die aufstrebende Stadt Norfolk mit 26.000 Einwohnern.

Der geräumige, jedoch seichte Hafen empfängt die Abflüsse des etwa 18 geographische Quadratmeilen umfassenden Küstensumpfes Dismal Swamp, dessen mittlere Niederung der Drummond-See einnimmt.

Norfolk wurde 1682 gegründet, gelangte aber erst im Bürgerkriege zu einiger Bedeutung, indem es von den Conföderirten genommen, zu deren Hauptflottenstation bestimmt wurde. In der Nähe bei Hampton Road ward am 9. März 1862 der denkwürdige Zweikampf zwischen den ersten Panzerschiffen der streitenden Parteien (das Schiff Merimac der Conföderirten gegen das Thurmschiff Monitor der Nordstaaten, welch letzteres Sieger blieb) ausgefochten, welcher eine völlige Umwälzung in den Seekriegsmitteln zur Folge hatte.

Norfolk mit dem auf der andern Seite des Elizabethflusses liegenden Portsmouth ist ein ziemlich wichtiger Verschiffungsplatz für rohe Baumwolle (1887/88 501.440 *q* im Werthe von 10,674.430 Dollars) und Blättertabak (46.280 *q* im Werthe von 799.867 Dollars), bituminöse Kohle und Hölzer. Der Export einheimischer Artikel erreichte in dem genannten Jahre 12,289.110 Dollars, der Import aus dem Auslande nur 95.036 Dollars. Der Küstenhandel mit Bauholz (Gelbfichte) steigt unausgesetzt, und die Schneidemühlen des Hafengebietes sind sehr stark beschäftigt. In das Innere werden Austern und Erstlingsfrüchte versendet. Der Schiffsverkehr mit dem Auslande umfasste 1888 523 Schiffe mit 586.988 Tons, davon 399 Dampfer mit 519.154 Tons, meist der englischen Flagge angehörig. Von Norfolk gehen regelmässig Dampfschiffe nach Boston und Providence, nach New-York, Baltimore, Washington und Richmond.

Aufwärts von Norfolk liegt am James-River Richmond, im Sclavenkriege die Hauptstadt der Südstaaten und Rivalin Washington. Zu seinem Hafen- und Zollbezirke gehört West Point am Flusse York, 80 Kilometer oberhalb dessen Mündung in die Chesapeak-Bai, ein wichtiger Verschiffungsplatz für Baumwolle, der aber wegen nicht genügenden Fahrwassers ziemlich schwierig zu erreichen ist.

Aus dem Hafenbezirke von Richmond wurden 1887/88 144.122 Ballen oder 307.180 *q* Baumwolle im Werthe von 6,851.054 Dollars ins Ausland geschickt.

Richmond verfügt über bedeutende Wasserkräfte, welche in der dortigen Mühlen- und Eisenindustrie Verwendung finden. Der Mehlexport geht zurück und betrug 1887/88 59.820 *q*, welche für die Märkte Südamerikas bestimmt waren.

Die Stadt, in welcher 1888 und 1887 je 559 neue Häuser gebaut wurden, zählt heute 100.000 Einwohner.

Auswärtiger Handel 1887/88 Ausfuhr 7,206.942 Dollars, nach England, Brasilien und Spanien bestimmt.

Consulate: Belgien, Deutsches Reich, Grossbritannien, Oesterreich-Ungarn.

Seiner Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverbindungen wegen ist Wilmington, die grösste Stadt von Nord-Carolina, erwähnenswerth. Sie zählt 18.000 Einwohner und liegt am Cape Fear-River, 30 *km* von dessen Mündung entfernt.

Baumwolle, Tabak und Nadelhölzer sind die Hauptproducte von Nord-Carolina. Hier und im ganzen Südosten der Union blüht die Terpentinindustrie. Terpentinspiritus findet in der Verarbeitung des Kautschuks seine Hauptverwendung.

Exportirt wurden 1887/88 261.540 *q* Baumwolle im Werthe von 5,529.273 Dollars, 79.315 *hl* Terpentinspiritus im Werthe von 695.476 Dollars und Hölzer im Werthe von 240.000 Dollars. Summa des Werthes aller Ausfuhrartikel 6,814.363 Dollars, die fast alle auf fremden, zum grössten Theile englischen Schiffen verfrachtet wurden.

Schiffsverkehr 1887/88 360 Schiffe mit 150.994 Tons. Mehr als ein Drittel des Werthes des Exportes wurde durch Segler vermittelt.

In Süd-Carolina ist das an commercieller Bedeutung rasch zunehmende Charleston der einzige bedeutende Exportplatz und zugleich die grösste und wichtigste Stadt des Staates.

Sie breitet sich malerisch auf einer Halbinsel aus, die durch den Zusammenfluss des Cooper- mit dem Ashleyflusse in der stark befestigten Charleston-Bai gebildet ist.

Nach dem Census von 1880 zählte die Stadt 49.999 Einwohner, dürfte aber gegenwärtig mit 55.000 Einwohner nicht zu hoch geschätzt werden.

Charleston ist zumeist regelmässig angelegt und weist eine Zahl prächtiger Gebäude auf. Das erst kürzlich vollendete Zollgebäude ist unstreitig das schönste Bauwerk der Stadt.

Der kostspielige, in romanisch-korinthischem Style aufgeführte Marmorbau wendet die imposante, säulengeschmückte Front dem Cooperflusse zu.

Ebenso bildet die City-Hall mit ihrer doppelten Flucht von Marmortreppen eine hervorragende Zierde der Stadt. Unter den zahlreichen kirchlichen Bauten ist die aus dem Jahre 1752 stammende St. Michaelskirche (Episcopal) ihres schönen Thurmes wegen, der aus grosser Entfernung von der See aus sichtbar ist, beachtenswerth. Leider ist wenig Aussicht vorhanden, dass die seit dem grossen Brande im Jahre 1861 zerstörte römisch-katholische Cathedrale wieder aufgebaut werde; ihre Ruinen geben aber noch immer Zeugniss von der einstigen Herrlichkeit des Werkes.

King- und Meeting-Street sind die beiden in Nord-Südrichtung laufenden Hauptstrassen. Die erstgenannte enthält die hervorragendsten Geschäfte und ist gleichzeitig die fashionable Promenade der schönen Stadt. Von der Battery-Spitze am äussersten Ende der Stadt geniesst man eine lohnende Aussicht auf die Bai und den Hafen.

Die Bai erstreckt sich bei einer Breite von fast zwei Seemeilen gegen sechs Meilen tief ins Land. Die nahezu eine Seemeile breite Einfahrt wird durch starke Forts vertheidigt, worunter Fort Sumter im Bürgerkriege eine wichtige Rolle spielte.

Die Quais von Charleston sind mit Bassins und weitläufigen

Anlageplätzen wohl ausgestattet und bieten hunderten von Schiffen für Lade- und Löschoperationen hinlänglichen Raum. Charleston wurde 1679 als englische Niederlassung gegründet. Am Unabhängigkeitskriege sowie am Bürgerkriege nahm der auch militärisch wichtige Platz hervorragenden Antheil.

Zu wiederholtenmalen das Ziel erbitterter Angriffe, erlitt die Stadt grossen Schaden am Handel, und viele Gebäude wurden durch die Bombardements der Nordstaatenflotte zerstört.

Am 31. August 1886 wurde die Stadt durch ein so starkes Erdbeben heimgesucht, dass viele der älteren Häuser einstürzten oder arge Beschädigungen erlitten, infolge dessen gegenwärtig eine lebhafte Bauthätigkeit zu Gunsten der Stadtverschönerung herrscht.

Im Staate Süd-Carolina waren 1888 638.596 *ha* Land mit Baumwolle bebaut und 612.000 Ballen geerntet, jeder in diesem Jahre zu 488·05 Pfund englisch (= 221·4 *kg*) gerechnet. Infolge dessen ist Carolina für den Export der Baumwolle der fünfte Hafen der Union.

Die Zufuhr erreichte 1888/89 416.490 Ballen, 1887/88 450.068 Ballen. Ins Ausland gingen 1888/89 259.126 Ballen, im Küstenverkehre wurden versendet 148.310 Ballen.

Die Ausfuhr ins Ausland ist zumeist nach Spanien, Russland, Italien gerichtet, in zweiter Linie nach Liverpool und Frankreich, der Küstenhandel nach New-York gerichtet. Der Rest der empfangenen Baumwolle wird in Charleston verarbeitet, denn seit einigen Jahren sind in allen Südstaaten und so auch in Charleston Baumwollfabriken entstanden. Baumwolle ist der erste Ausfuhrartikel des Hafens. Ins Ausland gingen 1887/88 617.168 *q* im Werthe von 14,449.446 Dollars, 1886/87 592.720 *q* im Werthe von 13,491.983 Dollars.

Reis ist der zweite Stapelartikel von Süd-Carolina, der aus dem Staate, aus Georgia und dem Auslande hieher gelangt. Die Ausfuhren von einheimischem und fremdem Reis betrugen 1888 119.900 *q*, 1887 142.000 *q*. Aus Charleston geht Reis nicht ins Ausland, er wird nur im Küstenhandel verführt: die Einfuhr desselben ist gering.

In Charleston sind immer grosse Holzvorräthe zu finden, welche in den einheimischen Anstalten verarbeitet werden. Von den verschiedenen Gattungen von Holz und Bauholz wurden zusammen 1888 45,269.411 Fuss, 1887 32,672.735 Fuss verschifft, aber nur ein Zwölftel davon ins Ausland, und zwar nach Westindien und Südamerika. Aus dem grossen Waldgebiete, welches den Südosten der Union erfüllt, kamen 1888 nach Charleston 806.533 *hl* Terpentin und 314.470 *q* Harz.

Eine Specialität des Hafens von Charleston ist die Ausfuhr von Phosphaten. Der Aufbruch der in der Nähe der Stadt Charleston befindlichen Phosphatlager fällt in das Jahr 1867 mit einer Production von 61 *q*. 1888/89 wurden 3,252.000 *q* gewonnen, die jetzt bis auf ganz kleine Mengen im Inlande verarbeitet und zum grössten Theile mit Segelschiffen verfrachtet werden. Der Verkehr dieses Hafens hängt heutzutage zum grossen Theile von der Phosphatindustrie ab; ansehnliche Werke wurden an den Ufern der Flüsse Ashley und Cooper gewonnen, Bahnen führen zu den Gruben, von denen sowohl die an den Flüssen als die im Binnen-

lande gelegenen gute Erträgnisse liefern und die Basis einer bedeutenden localen Industrie für Düngmittel bilden. Bis vor kurzem wurden sie nach England ausgeführt, dort zersetzt und präparirt und kamen dann ins Land zurück. Dieser neuen Industrie dient auch die Einfuhr von Kainit, Schwefel und Sodanitrat. Künstliche Düngmittel, in Amerika „Fertilizers", die „fruchtbarmachenden" genannt, sind der zweitwichtigste Exportartikel des Hafens, natürlich nur im Inlandverkehr. Ein wichtiger Artikel ist Bandeisen, welches zu Reifen für Baumwollballen verarbeit wird.

Auswärtiger Handel von Charleston in Dollars:

Fiscaljahre	Ausfuhr	Einfuhr
1887/88	15,464.752	490.102
1886/87	14,625.218	553.203

Mit Einrechnung des einheimischen Handels erhöhte sich im Kalenderjahre 1888 die Ausfuhr Charlestons auf 33 6 Mill. Dollars. Ausser den schon oben genannten Artikeln sind noch wichtig in Charsleton verfertigte Baumwollwaaren, ferner Früchte und Vegetabilien (2 Mill. Dollars).

Der Schiffsverkehr mit dem Auslande ist klein, 1887/88 188.573 *t*, 1886/87 224.553 *t* umfassend, zu denen die Engländer den grössten Theil stellen. Die amerikanischen Schiffe haben nur den ganzen Küstenverkehr. Diesen eingerechnet, betrug die Frequenz des Hafens von Charleston 1888 1480 Schiffe mit 881.087 *t*, 1887 1719 Schiffe mit 1,379.438 *t*, der Ausfall von 1888 gegen 1887 traf nur die Dampfschiffe.

Consulate: Argentina, Belgien, Columbia, Costarica, Deutsches Reich, Frankreich, Grossbritannien, Niederlande, Schweiz, Spanien.

Unter den Baumwollhäfen der Union behauptet Savannah den dritten Rang. Die regelmässig nahe der Mündung des gleichnamigen Flusses an dessen rechten Ufer erbaute Stadt zählt zu den reizendsten der Union. An den Kreuzungen der breitesten Strassen sind anmuthige Gärten eingeschaltet, die einen prächtigen Schmuck der Strassen bilden. Die Stadt zählt bereits 24 solcher origineller Parkanlagen. Unter den öffentlichen Gebäuden verdienen das Zollamt, das Postgebäude, die Börse mit hohem Thurm, das Gerichtsgebäude u. a. Beachtung.

Savannah schreitet auch auf geistigem Gebiete rüstig vorwärts, und haben die Georgia historical Society und jüngst auch die Telfair Academy of Arts schöne Halls sich erbaut. Das Schulwesen ist vorzüglich ausgebildet und die Chatam-Academy ist der Centralpunkt des Systems.

Die Stadt zählte beim Census vom Jahre 1880 30.681 Einwohner, gegenwärtig aber wird die Zahl auf ungefähr 40.000 geschätzt.

Savannah ist die Hauptstadt und zugleich der wichtigste Handelsplatz von Georgia.

Die grossen Waarenhäuser befinden sich in der dem Flussufer

zunächst liegenden Bai-Strasse, kurzweg the Bai genannt, welche der grosse Handelsmarkt von Savannah ist.

Savannahs Exporthandel hat sich in den letzten Jahren sehr gehoben, sein Hauptartikel ist Baumwolle.

Viel geht davon mit Küstendampfern nach nördlichen Häfen und wird durch die regelmässigen Linien derselben nach Europa versendet.

Im Jahre 1887/88 wurden in Savannah 892.388 Ballen, 1886/87 804.412 Ballen Baumwolle empfangen. Die directe Ausfuhr ins Ausland erreichte 1887/88 395.826 Ballen oder 862.360 Quintals im Werthe von 18,018.774 Dollars.

Georgia ist gegenwärtig auch noch eine Hauptbezugsquelle für verschiedene Hölzer, zumal für Fichtenholz. Die Benützung der Fichtenwälder zum Zwecke der Erzeugung von Harz und Terpentinspiritus schränkt das Waldgebiet, welches wohl heute noch sehr umfangreich ist, von Jahr zu Jahr mehr ein. Hölzer gehen ins Ausland höchstens für den Werth von einer Viertel Million Dollars; für Terpentinspiritus aber ist Savannah der erste Hafen der Ausfuhr ins Ausland, das südlicher gelegene Brunswick der vierte. Ausfuhr von Terpentinspiritus 1887/88: aus Savannah 155.900 *hl* im Werthe von 1,349.846 Dollars, aus Brunswick 42.275 *hl* im Werthe von 455.454 Dollars.

Auswärtiger Handel Savannahs:

	Ausfuhr	Einfuhr
1887/88 . . .	20,256.113 Dollars	293.727 Dollars
1886/87 . . .	23,783.313 „	201.765 „

Ein Drittel der Ausfuhr geht nach England, ein Sechstel nach Deutschland; es folgen Spanien, Russland, die Niederlande und Belgien.

Der auswärtige Schiffsverkehr umfasste 1887/88 497 Schiffe mit 235.990 *t*, welche der britischen und auch der norwegischen Flagge angehörten.

Der Gesammtverkehr 1888 833 Dampfer mit 1,139.436 *t* und 475 Segelschiffe mit 259.634 *t*, zusammen 1308 Schiffe mit 1,398.070 *t*. Savannah steht in Dampfschiffsverbindung mit Baltimore, Philadelphia, New-York, Boston und mit Florida.

Consulate: Argentina, Chile, Columbia, Deutsches Reich, Grossbritannien, Niederlande, Spanien, Venezuela.

Wir nähern uns den flachen Gestaden Floridas, dieser merkwürdigen Halbinsel, welche in ihrem südlichen Theile als ein Mittelding von Sumpf und See, die sogenannten Everglades, als eine grossartige Korallenbank erscheint. Nur hie und da erheben sich aus dem grünen Sumpfe gleich Inseln höhere, trockene Riffe, die sogenannten Hammocks. Solche Korallenriffs sind auch die Keys, welche im Osten und Süden vorgelagert sind.

Die Halbinsel wächst noch immer an. An der Südküste bauen die Korallen weiter in dem warmen, bewegten Wasser des Golfstromes, der aus dem Meerbusen von Mexico herausbricht in den atlantischen Ocean; an der Ostküste zeigt sich die Kraft des anschwemmenden Wassers.

Einen grossen Theil Floridas bedecken Kiefernwaldungen, deren werthvollstes Holz die Yellow Pine liefert. Der Moorboden ist mit Cypressen bewachsen. Unzweifelhaft wird Florida einst eine Hauptstütze des Holzhandels der Union werden. Vorderhand ist die Orange der wichtigste Ausfuhrartikel Floridas nach dem Norden und Westen der Union, dessen Concurrenz schwer auf den Bauern Siciliens und Südspaniens lastet.

Hunderttausende von Orangebäumen, meist von wilden Stöcklingen gezogen, liefern Früchte, jeder von 100 bis zu 10.000 Stück, die auf den Bäumen schon mit 15—20 Dollars für 1000 Stück bezahlt werden.

Wichtige Orte sind zunächst das am linken Ufer des St. Johnflusses, 40 *km* von dessen Mündung gelegen, das ganz moderne Jacksonville mit 25.000 Einwohnern, die volksreichste Stadt von Florida, Centrum der dortigen Eisenbahnen und Ausgang vieler Küsten- und Flussdampfer.

Seine Einwohner zeigen eine rastlose Energie, die einzig dasteht in den Südstaaten der Union, und halten Alligatoren, ein niedliches Raubzeug, als Hausthiere.

Die Stadt wird ihres gleichmässigen und gesunden Klimas wegen von vielen Fremden und Leidenden aufgesucht.

Südlich von Jacksonville liegt St. Augustine, eine Gründung der Spanier, die älteste Stadt des Landes, wo die Cultur der Orange schon von 1835 einen wichtigen Artikel des Verkehres lieferte.

Auf dem Keys des mexicanischen Meerbusens finden wir Key-West, einen befestigten Hafenplatz, wo Arbeiter aus Cuba Havanacigarren verfertigen. Von hier wird ein starker Schmuggel nach Westindien betrieben, wie von allen Orten an der Westseite Floridas.

Dieser illegitime Handel bringt als unerwünschte Gegenleistung häufig das gelbe Fieber nach Florida, welches dort furchtbare Verwüstungen anrichtet. Ueber Key-West gehen die beiden Kabel von Florida nach Havana. Die Stadt steht wegen ihrer Lage an der Floridastrasse in regelmässiger Dampferverbindung mit New-York, Havana, Punta Garda, Tampa, New-Orleans und Galveston.

An der Westküste der Halbinsel Florida liegt in der vormals Espirita Santo, jetzt Tampa genannten, eingeschnittenen Bai die Stadt Tampa, welche von herrlicher tropischer Vegetation umgeben ist. Ueber Tampa führt die kürzeste Verbindung zwischen Chicago und Havana.

Im äussersten Westen Floridas, nicht weit von Mobile, nimmt Pensacola einen gewissen Aufschwung als Ausfuhrhafen für Holz, das vornehmlich nach England geht.

Das östliche Gebiet des Mississippi-Sundes enthält die gegen 50 *km* in nördlicher Richtung eingeschnittene Mobile-Bai, deren Einfahrt die auf beiden Seiten derselben erbauten Forts Gaines und Morgan beherrschen. Am nördlichsten Ende dieser Bai liegt unter 30° 42′ nördl. Br. und 88° westl. L. von Greenwich am rechten Ufer des gleichnamigen Flusses die zum Staate Alabama gehörende Stadt Mobile. Dieselbe ist auf einer Niederung erbaut, längs welcher auf einige Kilometer von der Stadt entfernt ein hoher malerischer Hügelzug streicht.

Bei Mobile war der eigentliche Sitz der französischen Colonisation, und die 1702 von Canadiern gegründete Niederlassung verblieb für einige Zeit die Hauptstadt von Louisiana. 1763 ging Mobile und dessen Landgebiet in englischen Besitz über, 1780 erhielt es Spanien und 1813 übernahmen es die Vereinigten Staaten. Mobile ward 1819 mit 800 Einwohnern zur Stadt erhoben und hat seither eine überraschende Entwicklung genommen. Gegenwärtig zählt Mobile nahezu 40.000 Bewohner. Die Fortificationen waren während des Bürgerkrieges nahezu bis zur Beendigung desselben die hervorragendsten Bollwerke der Conföderirten und erst am 5. August 1864 forcirte Admiral Farragut mit seiner Flotte die Einfahrt.

Wenn man von Osten kommt, ist Mobile der erste wichtigere Hafen der Union am mexicanischen Meerbusen, der Verschiffungsplatz des Staates Alabama und von den interessirten Eisenbahngesellschaften zum Hauptkohlendepôt an der Golfküste bestimmt. Denn drei grosse Kohlenfelder und ausgedehnte Eisenlager mit einem jungen, gewaltig aufblühenden Birmingham finden sich im Norden des Staates. Südlich vom Lande des Bergbaues liegt der „schwarze Gürtel“, der Sitz der Baumwollcultur des Staates, den auch schwarze Menschen bewohnen, und an der Küste eine breite, herrliche Waldzone, wichtig für die Versorgung der östlichen Küstenplätze bis New-York hinauf mit Holz, Harz und Terpentinsprit.

Der wichtigste Stapelartikel wird immer Baumwolle bleiben. Von dieser wurden 1888/89 229.003 Ballen im Werthe von 10,321.164 Dollars, 1887/88 207.377 Ballen ausgeführt, und zwar etwa drei Viertel davon nach Häfen und Spinnereien der Vereinigten Staaten, der Rest nach England.

Werth der Ausfuhr ins Ausland 1888/89 3,066.648 Dollars.

Mit dem Innern ist Mobile durch eine Küstenbahn und vier nach Norden führende Linien verbunden.

Consulate haben hier: Belgien, Deutsches Reich, Mexico, Niederlande.

New-Orleans.

Im Angesichte der schlammigen Niederungen des Mississippi-Deltas, das mit seinen wie eine Adlerklaue ausgespreizten Armen weit in den mexikanischen Golf hinausgreift, stehen wir vor einem Gebiete der Zukunft, vor einem Lande, das mit gigantischen Schritten einer hervorragenden Bedeutung im grossen Weltverkehr entgegeneilt. Gewaltig, wie seine Zukunft, sind auch die Mittel, welche die Natur in überschwänglichem Masse hier angehäuft hat.

Ungeheure Territorien, deren Fruchtbarkeit mit dem ergiebigen Boden des Nillandes oder den gesegnetsten Fluren Italiens wetteifert, aber diese an Ausdehnung hundertfach überragt, durchströmt der mächtige Mississippi, der Vater der Ströme, und seine braunen Fluten und die gewaltigen Nebenflüsse desselben tragen den Segen reicher Ernten südwärts zum Ocean. Vergegenwärtigen wir uns das 3·2 Millionen Quadratkilometer umfassende Stromgebiet des Mississippi, welches der majestätische Fluss in einer Längserstreckung von 4200 *km*, davon 3780 *km* als schiffbarer Wasserweg durchströmt und berücksichtigen wir die Tragkraft der grossen schiffbaren Nebenflüsse: Missouri, Illinois, Kansas, Ohio, Red-River und anderer, so kommen wir zur Ueberzeugung, dass der Mississippi als Wasserstrasse betrachtet eine der allerersten Stellen unter den Strömen der Erde einnimmt.

Die Schiffahrt hat an der Mündung des Mississippi mit einigen Schwierigkeiten zu kämpfen, welche durch die sumpfigen Niederungen des ganzen Küstengebietes, hauptsächlich aber durch das schutzlose weit in See hinausreichende Delta mit seinen Bänken und Sandbarren hervorgerufen sind. Die Union und der Staat Louisiana haben indes zur Erhaltung einer navigablen Einfahrtstrasse ausserordentlich kostspielige hydraulische Bauten aufführen lassen, durch welche bisher eine Wassertiefe von 7·3 *m* im South-Pass, dem gegenwärtigen Wasserwege nach New-Orleans, erlangt worden ist.

Das Mississippi-Delta ist eine höchst interessante Naturerscheinung. Schon vor der Mündung des Red-River, 220 *km* landeinwärts des Deltas, entsendet der Vater der Flüsse zahlreiche Seitenarme (Bayou), welche das weite mit undurchdringlichem Wald und Schilf bedeckte Küstengebiet durchziehen und dort mitunter Seen und Sümpfe bilden. Das eigentliche Delta, d. i. die Spaltung des Stromes, beginnt jedoch, wie unser Plan zeigt, erst am äusseren Anschwemmungsterrain, das am Südende einer 30 *km* langen schmalen Landzunge (Hals), sich gebildet hat.

Dort scheidet sich der Strom in drei Hauptarme (Passes), und zwar in den Ost-, in den Südwest- und den zwischen beiden liegenden Süd-Pass. Der Ostpass gabelt sich gleichfalls wieder in drei grosse Arme, und zwar in den Pass à l'Outre, Nordost- und Südost-Pass; er entsendet aber gleichwie die anderen Hauptarme noch einzelne Bayous zur See.

Früherer Zeit diente der Südwestpass für die grosse Schiffahrt, allein seitdem die Wasserbauten im Südpass vollendet waren, ist der letztere zur ausschliesslichen Benützung gelangt.

Durch Aufbau von Dämmen und Buhnen an der Deltagabelung (Head of Passes) zwang man den Strom, die grösste Wassermasse gegen den Südpass zu ergiessen; am Ende des letzteren aber wurden mit grossen Kosten zwei mächtige Dämme (Jetties) bis zur Barre hinaus in See geführt. Die gesteigerte Strömung spülte dann, wie es beabsichtigt war, in kurzer Zeit die 2 *m* seichte Barre hinweg und grub sich ein Bett von 7·3 *m* Tiefe, durch welches nun die Fahrstrasse nach New-Orleans führt.

Die genialen Pläne zu den vorerwähnten Bauten, welch letztere seither den stärksten Orkanen widerstanden, hatte Capitän James B. Eads, der Erbauer der Mississippi-Brücke bei St. Louis, entworfen.

Noch einer Eigenthümlichkeit des Stromes und dessen untersten Laufes sei hier gedacht. Durch die enormen Ablagerungen des Mississippi erhöhte sich mit der Zeit der Boden seines Bettes derartig über das flache Mündungsgebiet, dass der Strom heute zwischen allmälig ansteigenden Uferdämmen dahinfliesst, ein Umstand, der jedes Austreten desselben zu einer das Land weit und breit verheerenden Ueberschwemmung steigert.

Die Schiffahrt flussaufwärts nach New-Orleans bietet für Dampfer keine besondere Schwierigkeit, nur für Segelschiffe ist die Fahrt namentlich bei einzelnen scharfen Krümmungen mit eminenten Gefahren verbunden. Das Fahrwasser ist breit und gestattet gegenwärtig allen Handelsschiffen von 7 *m* Tauchung die Zufahrt. Es steht aber zu erwarten, dass die reissende Strömung im Südpasse eine selbst für die grössten Schiffe genügende Vertiefung der Mündung hervorbringen werde, und zwar hofft man eine Tiefe von mindestens 9 *m* zu erlangen.

Innerhalb des Deltas ist der Strom sehr wassermächtig und längs der Quaifront von New-Orleans erreicht er eine grösste Tiefe von 63 *m*.

Der ganze südliche Theil des Deltalandes bis zur militärischen

Stromsperre zwischen den Forts Jackson und St. Philipp, welche Admiral Farragut während des Bürgerkrieges im April 1862 forcirte, wodurch er New-Orleans bezwang, ist nahezu uncultivirt. Nur zwei Ansiedlungen sind dort entstanden, und zwar Eadsport am äussersten Ende des 20 *km* langen Südpasses mit den Werkstätten der Jetty-Compagnie und das Städtchen Balize dort, wo der Nordost- und Südost-Pass sich abzweigen. Balize, eine altspanische Niederlassung, die bei ihrer Gründung knapp an der See angelegt worden war, fristet nun weit vom Meere entfernt eine bescheidene Existenz.

Nördlich der obengenannten Forts beginnen die fruchtbarsten Plantagen; zunächst Buras Settlement am Westufer mit reicher Orangencultur. Die Orangenbäume gedeihen hier trotz der tiefen Wintertemperaturen in vorzüglicher Weise. Ausgedehnte Culturen entstanden auch im ganzen Umkreise der Stadt New-Orleans, besonders bei Carrolton und Algier. Gegenüber von Buras wurde die Quarantaineanstalt errichtet.

Weiter nördlich in der Umgebung der Orte Bohemia, Point à la Hache, Jesuits Bend bis English Turn in der Nähe von New-Orleans ist der ergiebige Boden mit herrlichen Zuckerrohr- und Reispflanzungen bedeckt.

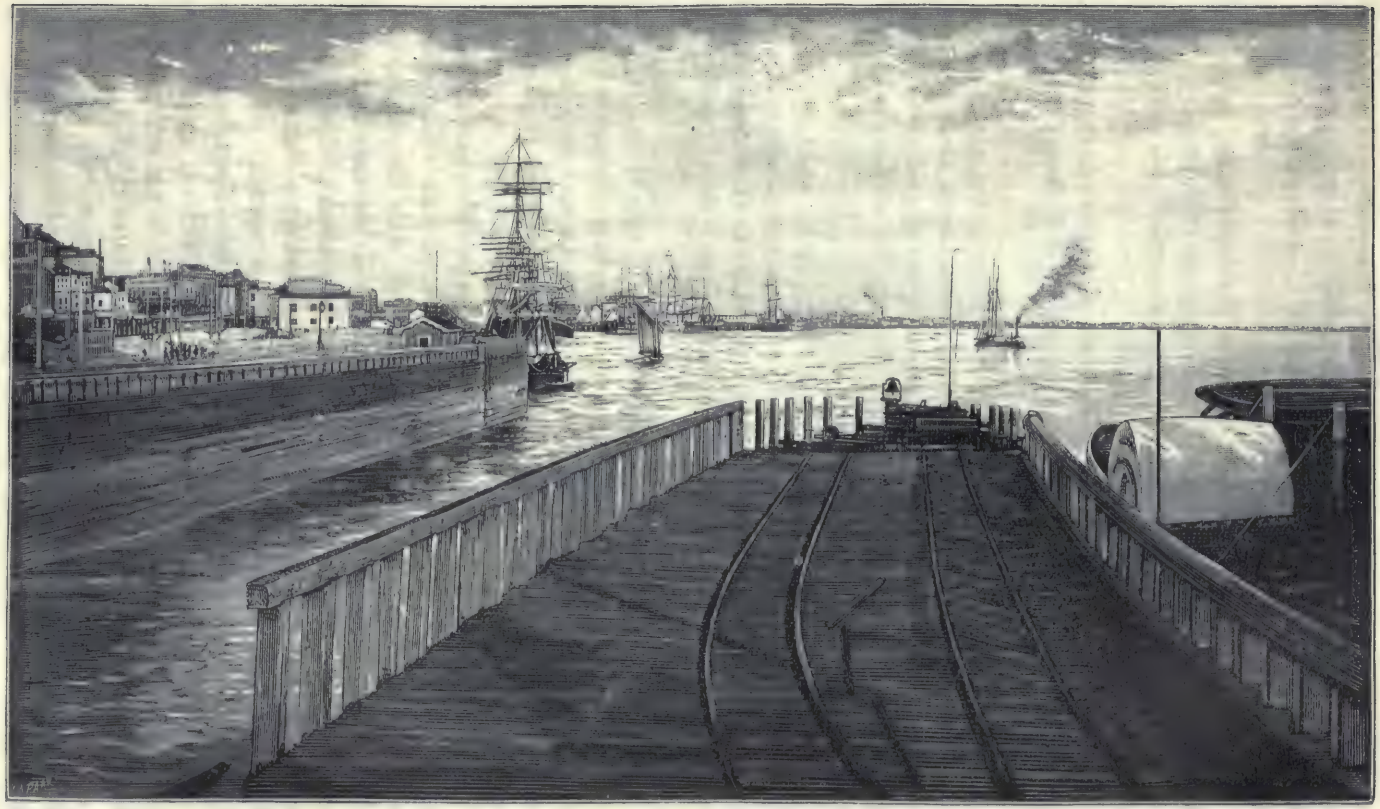
Bei Jesuits Bend war es, wo zur Zeit der Spanier die Jesuiten das erste Zuckerrohr in Louisiana pflanzten. Damals bestanden dort ausgedehnte Indigoculturen, die seither aufgelassen und durch Zuckerrohrplantagen verdrängt wurden.

Längs des linken Mississippi-Ufers fährt von New-Orleans aus die New-Orleans- und Golf-Eisenbahn bis zur Endstation Bohemia. Der Schienenweg durchschneidet reiche Plantagen.

Bei Poydras zweigt ein Bahnast nach Shell-Beach, einem Orte am Borgne-See, ab.

Je mehr wir stromaufwärts vordringen, desto häufiger werden zwischen dem Grün der einförmigen Uferlandschaft die Baulichkeiten der Planters und einzelne Fruchthäuser sichtbar, bis bei einer mächtigen Krümmung des Stromes zuerst das durch seine weisse Façade markante Ursulinerinnenkloster von New-Orleans und gleich darauf die endlos weitgestreckte Hafenfront der Stadt mit ihren Thürmen, Kuppeln, hochaufragenden Schloten, den hunderten am Quai liegenden prächtigen Fluss- und Seedampfern, Segelschiffen und ganzen Flotten jener flachen Fahrzeuge, welche den Productenreichthum der nördlichen Staaten flussabwärts zuführen, sichtbar wird.

Die zehn Stockwerke hohe Zuckerraffinerie nächst des Zucker-



New-Orleans.

quais (Ausmündung des Canal-Street), wo die Dampfer aus den Zuckerdistricten landen, ist eines der robustesten, und die am Jackson Square liegende dreithürmige Kathedrale St. Louis das schönste Object im wechselvollen Hafenbilde.

Das niedrige Terrain, auf welchem die Stadt sich ausbreitet, lässt keine malerische Entwicklung ihrer äusseren Gestaltung zu, allein die 11 *km* lange Hafenfront mit dem längs derselben rege pulsirenden Leben ist immerhin höchst überraschend.

Am rechten Ufer des Mississippi entstanden die Vorstädte Algier mit vielen Trockendocks und Anlegeplätzen, und Gretna, das als Ausflugsort gerne aufgesucht wird.

New-Orleans ist in der doppelsinnigen Bezeichnung als „Crescent City", die halbmondförmige und zugleich die wachsende Stadt bekannt, welche Benennung von der durch die Krümmung des Mississippi bedingten halbmondförmigen Gestalt des älteren Stadttheiles, welcher gleichwie ein breites Band dem Uferlaufe sich anschmiegte, herrührt.

Das ungeheuere Anwachsen von New-Orleans steht mit seinen überaus günstigen commerziellen und Verkehrsverhältnissen in directer Beziehung. Im Jahre 1803 zählte die Stadt 9000 Einwohner, 1880 aber bereits 216.000, 1890 246.000 Einwohner, davon gehört ein Viertel farbigen Racen an.

Im Winter, wenn der wohlhabende Theil der Einwohner, der bei Eintritt der warmen Jahreszeit vor dem gelben Fieber die Flucht zu ergreifen pflegt, wieder in die Stadt zurückkehrt, mag die Bewohnerzahl derselben mit 250.000 Seelen nicht zu hoch veranschlagt werden.

In Louisiana hat das französische Element sich erhalten, wie in Florida das spanische. Dieser in New-Orleans sehr zur Geltung kommenden Erscheinung ist es wohl zuzuschreiben, dass die dortige Gesellschaft im Umgange freier und angenehmer ist als etwa im Norden der Union. Nur die Damenwelt behauptet, wie überall in der Union, so auch in New-Orleans die Privilegien der weitesten Emancipation, die jedoch in liebenswürdigster Weise bethätigt werden.

Aus der Sclavenzeit datirt die auffallende Missachtung der Farbigen, und kaum anderswo ist im Lande der Gleichheit an die Stelle des Standesunterschiedes der Farbenunterschied so schroff getreten, wie in Louisiana und den ehemaligen Sclavenstaaten.

New-Orleans ist am linken Ufer des Stromes auf der Niederung zwischen diesem und dem ausgedehnten Küstensee Pontchartrain aufgebaut. Einer jener weiten mit riesigen Cypressen bewachsenen

Sümpfe, wie solche in den Niederungen des Mississippi überall vorkommen, bedeckte einstens diesen Plan, welchen nur eine leichte Bodenwelle von etwa $^2/_3$ *m* Höhe, die Metairie Ridge, kaum wahrnehmbar überragt. Jenseits dieser folgt nordwärts endloses Marschland, das die Stürme des Sees alljährlich überfluten.

Ein ungünstigerer Baugrund für eine Stadt, besonders aber für eine im Aufblühen und in der Erweiterung begriffene, lässt sich kaum denken. Dennoch wurden die vielfachen und völlig ungeahnten Hindernisse grösstentheils überwunden.

Um die Stadt gegen die alljährlichen Hochwässer des Mississippi zu schützen, mussten 3 *m* hohe Dämme, die Levée, aufgeführt werden, und da das Niveau der Stadt mehr als einen Meter unter der normalen Wasserhöhe des Stromes liegt und gegen Norden zu bis zu den Metairie Ridge sich senkt, war eine unterirdische Canalisirung, die schon wegen des hohen Grundwasserniveaus hätte unterbleiben müssen, nicht ausführbar. An deren Stelle setzte man eine allerdings kostspielige Oberflächendrainage für Niederschlags- und Abfallwässer mit Ausschluss der Fäcalstoffe, die selbständig abtransportirt werden müssen.

Bei dem erwähnten Drainagesysteme führen offene Strassenrinnsale die Wässer einem weiten die Stadt durchziehenden Netze ebenfalls offener Canäle zu, an deren Endpunkten der Inhalt durch mächtige Dampfpumpen in den Pontchartrain-See befördert wird. Das mit dem See verbundene Bayou St. John ist in das Canalsystem aufgenommen worden.

Für normale Verhältnisse genügt das System hinlänglich, allein wenn bei anhaltenden Ostwinden das Niveau des genannten Sees durch die Wasserstauung im mexikanischen Golfe beträchtlich steigt, dann überfliessen die Canäle und der nördliche Theil der Stadt wird einige Tage hindurch überschwemmt.

Weit später als im nördlichen Theile der Union verdichtete sich in den Südstaaten derselben die Verkehrsthätigkeit, denn während im Norden der Andrang der regsamen germanischen und anglosächsischen Einwanderung zum hervorragendsten Factor der Entwicklung wurde, verblieben die Südstaaten nur spärlich bevölkert, bis in den letzten Jahrzehnten mit dem Aufhören der Sclavenarbeit auch dorthin der befruchtende Strom der Völkerwanderung sich wendete.

Allerdings lagen die Verhältnisse in den Süd- oder Golfstaaten nicht besonders günstig, denn neben den natürlichen Hindernissen, welche die Colonisation erschwert haben mochten, machte sich auch die geringe politische Stabilität durch häufig wechselnde Regierungen geltend.

Dessenungeachtet dürfte doch ein wesentlicher Schuldtheil an dem Zurückbleiben der genannten Staaten auf Rechnung der ursprünglich romanischen Bevölkerung gesetzt werden können.

Ebenso wichtig ist aber der Umstand, dass die wahre Blüthe New-Orleans' als Handelsstadt mit der Blüthe seines Hinterlandes

am oberen Mississippi zusammenhängt und erst zum Durchbruche kommen konnte, seit das Mississippi-Becken unter Pflug genommen wird, also seit 15—20 Jahren.

Golddurstige Spanier, welche der verunglückten Expedition des Pamphilio de Narvaez zur Eroberung von Florida angehörten und im Jahre 1536 den Rückzug gegen den Mississippi antraten, waren die ersten Europäer, welche den Vater der Ströme erblickten.

Ein Jahr später erhielt Ferdinando de Loto aus Xeres die Bewilligung Karl's V., auf eigene Kosten dieselbe Halbinsel zu erobern. Seine gut ausgerüstete Expedition landete dort am 31. Mai 1539, allein bevor der kühne Abenteurer 1542 den Mississippi erreichte, war sein Heer völlig vernichtet. De Loto starb an der Mündung des Red-River, und die elenden Reste seiner Scharen flüchteten 1543 nach harten Entbehrungen stromwärts an die Meeresküste.

Das verhängnissvolle Schicksal der Spanier scheint von weiteren Versuchen, das erwähnte Gebiet zu erobern, nachhaltig abgeschreckt zu haben, denn 130 Jahre lang betrat kein weisser Mann die dortige Küste.

Erst im Jahre 1682 erschien eine französische Expedition am Mississippi Delta, nachdem sie von Canada aus den oberen Lauf des Stromes erreicht und den letzteren bis zur Mündung befahren hatte. Robert Cavalier de la Salle und Seigneur Henry de Tonti, ein italienischer Officier, die muthigen Führer der Unternehmung, richteten am 9. April des genannten Jahres ein Kreuz am Delta auf und erklärten das Land im Namen Ludwig XIV. als Besitz der französischen Krone. Diesem Könige zu Ehren erhielt das Land den Namen Louisiana.

Die eigentliche Colonisation fand aber erst im Jahre 1699 durch eine Expedition von 300 Mann statt. Der erste Gouverneur war Sauvolle und 1701 folgte nach dem Tode desselben Bienville.

Es scheint, dass die Verhältnisse der Colonie recht günstig sich gestaltet haben, zumindest aber, dass gute Aussichten für eine günstige Entwicklung erwartet wurden, denn 1712 verlieh Ludwig XIV. einem Ant. Crozat auf fünfzehn Jahre das Patent für den ausschliesslichen Handel in der ganzen „Provinz" vom mexikanischen Golfe bis zu den grossen Seen im Norden und von den Alleghanies bis zu den Rocky-Mountains im Westen.

Als Gegenleistung war bedungen, dass Crozat jährlich zwei Schiffe mit Colonisten nach Louisiana sende und nach Verlauf von neun Jahren sämmtliche Auslagen der Colonialverwaltung mit Einschluss jener für das Heer auf eigene Rechnung übernehme.

Der erwähnte Pact, ohne Zweifel einer der originellsten Verträge in der Colonialgeschichte, gibt Zeugniss von dem weiten Fluge der Bestrebungen Ludwig's XIV., die darauf abzielten, im Rücken der englisch-puritanischen Küstencolonien ein Weltreich zu gründen, das auf Canada sich gestützt hätte.

Allein Crozat fand seine Rechnung nicht; schon nach fünf Jahren übergab er das Patent dem Herzog von Orleans, damaligen Regenten während der Minderjährigkeit Ludwig's XV. (1717).

Im gleichen Jahre wurde die Colonisation von Louisiana als commerzielle Unternehmung einer Westindischen Compagnie, auch Mississippi-Compagnie genannt, auf die Dauer von 25 Jahren übertragen (John Law). Auch diese Gesell-

schaft konnte sich nicht halten und verzichtete nach fünfzehn Jahren auf die weitere Ausübung der Rechte.

Unterdessen hatte Bienville 1718 die Stadt New-Orleans gegründet; aber schon im folgenden Jahre wurden die Bewohner der bescheidenen Ansiedlung durch eine grosse Ueberschwemmung vertrieben und der Ort blieb bis 1722 unbewohnt. Nun erst kehrten die Flüchtlinge zurück. Das Städtchen zählte 1722 bereits 200 Einwohner, die in Holzhütten untergebracht waren. Zum Schutze gegen Hochwasser hatte man längs des Gebietsumfanges hohe Deiche aufgeführt.

Die Entwicklung schritt nun zwar langsam, aber stetig vorwärts.

Im Jahre 1762 cedirte Ludwig XV. Louisiana an Spanien, letzteres nahm aber erst 1769 nach Beruhigung der darob erbosten Colonisten von dem Land factisch Besitz.

New-Orleans wurde 1794 durch Erdwälle und Bastionen befestigt.

New-Orleans (Jackson-Square).

Die spanische Periode war nur von kurzer Dauer und Louisiana kam infolge einer geheimen Convention im Friedensvertrage zwischen Spanien und dem französischen Consul Napoleon Buonaparte am 1. October 1800 wieder in den Besitz Frankreichs. Das Schicksal wollte, dass Louisiana neuerdings das Object schlauer Speculation wurde. Da die französische Republik mit England im Kriege war und einen Angriff auf New-Orleans befürchten musste, so entschloss sich Buonaparte, die Colonie an die Vereinigten Staaten von Nordamerika zu verkaufen. Talleyrand eröffnete in der That mit Livingston und Monroe die Unterhandlungen, welche für die erschöpften Finanzen Frankreichs am 30. April 1803 sehr vortheilhaft zum Abschluss kamen, da für Louisiana ein Kaufschilling von 15 Millionen Dollars herausgeschlagen wurde.

So wehte denn das Sternenbanner auf den Wällen New-Orleans' und eine neue Zeit begann für diesen jetzt so bedeutungsvollen Platz. 1812 ward Lousiana als neunzehnter Staat der Union einverleibt.

Während des amerikanisch-englischen Krieges erschien im December 1814 eine fünfzig Segel zählende britische Flotte unter Admiral Sir Alexander Cochrane

mit einem 10.000 Mann starken Corps Ausschiffungstruppen unter General Packenhaue an der Küste von Louisiana, um New-Orleans zu nehmen. Das Flaggenschiff Tonant, dasselbe, welches Nelson bei Abukir nach heldenmüthigem Kampfe den Franzosen entrissen hatte, war zur Recognoscirung am 9. December in den Borgne-See (Mississippi-Sund) östlich von New-Orleans vorgedrungen und bekämpfte dort die kleine amerikanische Flottille mit so günstigem Erfolge, dass diese die Landung des englischen Corps an der Westseite des Sees keineswegs mehr behindern konnte.

Die Engländer liessen indes kostbare Zeit verstreichen und landeten erst am 23. December einen Theil der Truppen.

In New-Orleans befehligte der amerikanische General Jackson eine Streitmacht von nur 4000 Mann, von welchen 3200 Mann in einer stark befestigten Position östlich der Stadt mit dem rechten Flügel am Mississippi gelagert standen. Durch das Zögern der Engländer gewann Jackson hinlänglich Zeit, seine Stellung ausserordentlich zu verstärken und mit schweren Batterien auszustatten. Als nun die Engländer am 8. Januar 1815 mit ihrer ganzen Macht zum Angriff schritten, wurden sie trotz bewunderungswürdiger Tapferkeit mit ungeheuren Verlusten zurückgewiesen.

Mit diesem ersten Versuch war die Unternehmung gegen Louisiana gescheitert, und die Engländer zogen im Laufe des Monates Januar ihre Streitkräfte zurück.

Nach dem Friedensschlusse und bis zum Beginne des Bürgerkrieges im Jahre 1861 nahmen Louisiana und New-Orleans durch Einwanderung an Bevölkerungszahl mächtig zu, und die Zuckerrohrcultur entwickelte sich zu reicher Production.

Im Secessionistenkrieg, in welchem Louisiana die Sache der Sclavenstaaten ergriff, fiel New-Orleans schon im April 1862 in die Gewalt der Nordstaaten, nachdem Admiral Farragut mit seiner Flotte die Stromsperre forcirt hatte und vor der wehrlosen Stadt erschienen war.

Louisiana, das durch den Krieg grosse Verluste an Werthen, namentlich durch gänzlichen Stillstand in der Bebauung der Plantagen erlitten hatte, wurde nun zur Operationsbasis einiger Unternehmungen gegen die aufständischen Staaten. Erst nach dem Friedensschlusse traten Production und Handel wieder in ihre Rechte. Ueber New-Orleans nahm nun der grösste Theil der im Innern aufgestapelten und durch den Krieg zurückgebliebenen Vorräthe an Baumwolle den Weg zum Ocean, welcher Umstand sehr viel beigetragen hat, diesen Handelsplatz zu stärken.

Nach einem langen Provisorium erhielt Louisiana im Jahre 1879 eine neue Constitution und schreitet nun in jeder Richtung der Entwicklung und Blüthe entgegen.

Wie unser Stadtplan zeigt, ist New-Orleans grösstentheils regelmässig angelegt. Bei der Tracirung der Strassen musste dem Laufe des Stromes, der hier eine scharfe Krümmung bildet, Rechnung getragen werden, weshalb die aus dem westlichen in den östlichen Stadttheil führenden Querstrassen im Allgemeinen zum Stromufer parallel gezogen und von Längsstrassen unter rechtem Winkel geschnitten sind.

Im nördlichen an den Pontchartrain gelehnten Stadttheile hingegen werden die Strassen Nord-, Süd- und Ostwest laufen, wenn dieses Gebiet ausgebaut sein wird, was zur Stunde gleichwie in anderen Partien der Stadt noch nicht der Fall ist.

So sind in New-Orleans Strassenzüge von ungeheuerer Ausdehnung entstanden, die, wie die viele Meilen lange Clairborne-Street, mit den längsten Avenuen von New-York einen Vergleich nicht scheuen.

Neben der eben genannten Strasse ist die mit ihr und dem Strome parallel laufende St. Charles-Avenue, die von Carrollton bis zur prächtigen Canal-Street führt, die längste Verkehrsader der Stadt.

Die breite, mit einer schönen Baumallee gezierte Canal-Street, welche vom Mississippi bis zu den vorne erwähnten Metairie Ridge sich erstreckt, behauptet dagegen den ersten Rang unter den fashionablen und durch Massenverkehr hervorragenden Strassen. Hier haben die bedeutendsten Geschäfte ihre Niederlagen, hier ist der Sammelplatz der kauflustigen, wie im südlichen Abschnitt der Strasse jener der promenirenden Welt; Canal-Street ist der Vereinigungsort aller Verkehrsmittel nach allen Theilen der Stadt. Die Strasse ist überdies die Grenzscheide zwischen der amerikanischen und creolischen Bevölkerung, welch letztere östlich derselben lebt. Dort zwischen der Münze (20) und dem Customhouse (21) lag das ursprüngliche von Wällen und Bastionen umgebene New-Orleans, dessen Quai noch zu Beginn dieses Jahrhundertes eine Länge von nur 600 *m* besass. Der prächtige Jackson-Square bildete dort den Mittelpunkt der alten Hafenfront. Dort, wo die Canal-Street am Strome ausmündet, ist der berühmte Baumwollquai, allwo jährlich gegen zwei Millionen Ballen Baumwolle verladen und exportirt werden.

Carondelet- und Gravier-Streets sind Brennpunkte des Baumwollegeschäftes, und an der Kreuzung der erwähnten Strassen steht der mit Sculpturen reich gezierte Renaissancebau der Baumwollbörse, einer seit 1871 bestehenden Institution.

Ebenso sind die Börsen für Producte und Zucker in schönen Gebäuden untergebracht.

Auch New-Orleans konnte dem in den Vereinigten Staaten eingebürgerten Gebrauche nicht widerstehen und wählte für die öffentlichen Gebäude den antiken Styl. Das grossartige Customhouse, welches einen Block von mehr als 100 *m* Seitenlänge und 25 *m* Höhe bildet, ist im massigen egyptischen Styl aufgeführt. Tiefe, auf einen kostspieligen Pfahlrost aufgelegte Fundamente mussten hergestellt werden,

um die ungeheuere Last des Granitgebäudes zu stützen. Der 1847 begonnene Bau ist gegenwärtig nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten und mancherlei Unfällen nahezu vollendet. Er verschlang eine Bausumme von fast sechs Millionen Dollars.

Das Customhouse ist indes ein Prachtgebäude mit vorzüglichen Einrichtungen. Die luxuriös ausgestattete Marmorhalle im Centrum der Gebäudes ist der weltberühmten St. Georges-Hall in Liverpool nachempfunden, doch etwas kleiner als diese gehalten. Beachtenswerth sind darin neben prächtigen Ornamenten einige schöne Basreliefs und fünfzehn Säulen aus weissem Marmor von je 13 *m* Höhe, deren jede 5000 Dollars gekostet hat.

Als schöner Kunstbau verdient die City-Hall genannt zu werden, diese zeigt die Architectur des Minerva-Tempels der Akropolis von Athen. Die Front des massiv gebauten Gebäudes ist mit weissem Marmor bekleidet, mit schönen jonischen Säulen und symbolischen Figuren geziert.

In der Common-Street hat in drei imposanten griechischen Tempeln die reich dotirte Tulanes-Universität von Louisiana ein herrliches Heim gefunden. Sie ist eine Stiftung Mr. Paul Tulanes' und besteht seit dem Jahre 1884.

Noch viele andere öffentliche Gebäude, wie die Börse, die Münze, das Gerichtsgebäude, tragen das Gepräge des Reichthums zur Schau und bilden hervorragende Zierden der lebensfroh aufstrebenden Stadt.

Unter den kirchlichen Bauten haben wir bereits des prächtigen Renaissancebaues der Kathedrale St. Louis gedacht, deren Front dem Jackson-Square zugewendet ist. Nebst diesem Gotteshaus zählt New-Orleans noch sieben römisch-katholische Kirchen, von welchen die St. Patricks-Kirche den höchsten Thurm der Stadt besitzt. Derselbe ist nach dem Münster von York construirt und hat 76 *m* Höhe.

Erwähnt sei auch das alte Ursulinerinnenkloster, das gegenwärtig als Residenz der römisch-katholischen Bischöfe dient.

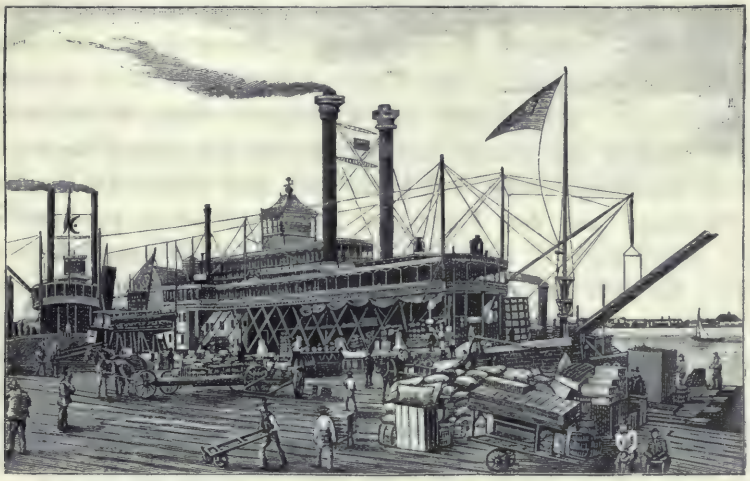
Die bischöfliche Kirche verfügt über vier Gotteshäuser, den anderen christlichen Glaubensbekenntnissen dienen weitere vier Kirchen und die reformirte Judengemeinde erbaute sich den im byzantinischen Style gehaltenen Tempel Sinai, den zwei kleine Thürme zieren.

Wenngleich die Stadt, im Grunde genommen, eine Schöpfung der neuesten Zeit ist, so hat sie dank dem ausgeprägten patriotischen Gefühle der Bevölkerung doch schon den Schmuck schöner, hervorragenden Männern gewidmeter Monumente, die Thaten des Generals Jackson, Siegers vom 8. Jänner 1845, Henry Clay's, des Staatsmannes,

Franklin's, Robert E. Lee's, des berühmten Generals der Conföderirten im Bürgerkriege, sind durch mehr weniger prunkvolle Standbilder aus Marmor und Erz zur Erinnerung späterer Generationen verherrlicht.

Auch Margaret Haughery, eine Wohlthäterin der Waisen von New-Orleans, wurde durch ein sinniges Denkmal, das erste einer Frau in Amerika gesetzte Monument, ausgezeichnet.

Die Denkmale zieren die öffentlichen, meist mit schönen Parkanlagen versehenen Plätze. Am Lafayette-Square bezeichnet eine steinerne Marke die geographische Position des Punktes mit 29° 51′ 5″ nördl. Br. und 90° 4′ 9″ westl. L. v. Gr. Die Breite ist um kaum 3′ nördlicher als jene der grossen Cheops-Pyramide bei Cairo.



Mississippi-Dampfer.

Gleichwie in den meisten grösseren Städten der Union ist auch in New-Orleans die Zahl der Wohlthätigkeitsanstalten, wie Spitäler, Asyle u. dgl., eine sehr grosse, welche Thatsache einen Beweis für die lebhaften humanitären Bestrebungen der liebenswürdigen Bevölkerung bildet.

Auch das Schulwesen ist ausgebildet, jedoch steht Louisiana auf diesem Gebiete weit hinter den anderen Staaten der Union zurück, welcher Umstand der starken Vertretung der farbigen Race in der Bevölkerung zugeschrieben wird.

Das stark entwickelte, zum Frohsinn geneigte gesellige Leben bekunden die zahlreichen Clubs für alle Sportrichtungen, welchen unter anderem der ausgedehnte, wenngleich nur 4 *m* tiefe Pontchartrain-See ein weites Feld der Thätigkeit eröffnet.

Die in New-Orleans stark vertretenen Deutschen haben ihren „Liedertafel-Club“ der Pflege der Musik und des Gesanges gewidmet. New-Orleans verfügt übrigens auch über mehrere schöne Theater, von welchen das französische Opernhaus und das Saint Charles-Theater die grössten sind.

Die Verkehrsverhältnisse sind abseits zahlreicher Tramwaylinien auch durch den Bestand einer gross angelegten Stadtbahn, welche mit den einmündenden Eisenbahnlinien in Verbindung steht, ausserordentlich günstige. So sehen wir denn New-Orleans schon jetzt materiell und geistig für seine zukünftige Mission als Weltstadt in jeder Beziehung wohl vorbereitet.

Von der Crescent-City kann man wie von dem alten Venedig oder den Handelsplätzen des nördlichen Hollands sagen, Alles ist aus dem Wasser entsprungen! Das Wasser bildete nicht bloss die Haupthandelsstrassen, auf welchen die Wichtigkeit dieses Gemeinwesens beruht, sondern ihm musste auch der Boden abgerungen werden, auf dem es begründet wurde, und heute noch sind Theile der Stadt nur unvollkommen vor dem Eindringen der Feuchtigkeit geschützt und daher stehen nach E. Deckert viele Häuser auf einem Gerüste von Balken, das sich mehrere Fuss über den Erdboden erhebt, als eine Art moderner Pfahlbauten. Den Todten aber bereitet man auf den Kirchhöfen, um sie nicht in das Grundwasser und den Morast hineinzubetten, festgemauerte, luft- und wasserdichte oberirdische Grabgewölbe, die wie mächtige Backöfen aussehen, und in denen die Leichen in der That durch die Einwirkung der Sonnenhitze einem sehr schnellen trockenen Verwesungsprocesse unterliegen.

Mitten in ihrem Ueberflusse an Wasser leiden die Bewohner von New-Orleans Mangel an Trinkwasser. Diese Mündungsstadt des Mississippi kann nie eine Hochquellenleitung erhalten.

Man muss das Regenwasser, welches die tropischen Regengüsse überreich spenden, in ungeheueren Gefässen aus Cedernholz auffangen. Diese hölzernen „Cisternen“, die unmittelbar an die Häuser angebaut sind, und dieselben öfters wie gedrungene Festungsthürme überragen, geben der äusseren Physiognomie der Stadt einen eigenartigen Charakterzug.

New-Orleans gilt bei Einheimischen und Fremden als eine ungesunde Stadt. Und doch ist hier trotz gelben Fiebers und Malaria, trotz der starken Negerbevölkerung (27%), die von einer Gesundheitspflege keine Ahnung hat, die Sterblichkeit kleiner (25·98 Fälle auf 1000 Einwohner) als in New-York (26·47), wo Erkrankungen der

Luftwege, eine Folge des excessiven Klimas, so viele Menschen dahinraffen.

Als Handelsplatz ist New-Orleans der natürliche Ausfuhrplatz des kolossalen Stromgebietes des Mississippi. Dampfer können Frachten führen von den St. Anthonys-Fällen bis in den Golf von Mexiko (3478 *km*) und von Pittsburg in Ohio bis Fort Benton in Montana (6972 *km*). Lichterschiffe aber können den Missouri hinauf bis zu den „Grossen Fällen", in deren Nähe der Fluss das Felsengebirge verlässt. Nach allen Richtungen hin verästeln sich die Zweige dieses Stromsystems.

Im Ganzen sind gegenwärtig 45 Flüsse auf eine Länge von 25.900 *km* der Schiffahrt zugänglich, oder die vierfache Länge der Oceanlinie von New-York nach Liverpool, und mehr als viermal so viel, wie die Entfernung quer durch den Continent auf der kürzesten Eisenbahnlinie zwischen New-York und S. Francisco. Und durch Bauten hofft man wenigstens für die Zeit des guten Wasserstandes noch 1600 *km* Flussläufe in der Nähe der Quellgebiete schiffbar zu machen.

In allen Theilen gleichwerthig ist dieses Netz von Wasserstrassen wohl nicht. So kann gleich die Strecke des Hauptstromes zwischen St. Louis (Mo.) und St. Paul (Min.) von der grossen Schiffahrt nur 4—5 Monate im Jahre benützt werden. Aber abwärts von St. Louis, wo am 4. Juli 1874 die grosse von Eads erbaute Eisenbahnbrücke eröffnet wurde, ist der Strom das ganze Jahr hindurch auch für Dampfer und Segelschiffe von bedeutendem Tiefgange fahrbar. Nur die „Snags", Baumstämme, die sich auf dem Grunde des Fahrwassers festgerammt haben und den Fahrzeugen ihre spitzen Aeste und abgebrochenen Stümpfe entgegenstellen, sind der Schiffahrt sehr gefährlich. Die Snags zu entfernen, sind eigene Boote bestimmt, welche auch mit Dynamitpatronen ausgerüstet werden.

Bei aller Bewunderung für die grossartige Ausdehnung der Schiffahrtstrassen des Mississippi-Systems und für die 1114 Dampfer, welche seine Gewässer beleben, darf man sich aber nicht verleiten lassen, die heutige Bedeutung desselben für den Handel zu überschätzen.

Ganz gegen die Verkehrsgesetze haben in der Union die allerdings unglaublich billig arbeitenden Eisenbahnen einen grossen Theil des Verkehres vom Mississippi abgezogen und führen selbst schwere Massengüter quer über die Ströme dem atlantischem Ocean zu.

So hat der Missouri mit der Vollendung der verschiedenen

Pacificbahnen jede Bedeutung für den grossen Waarenverkehr eingebüsst, die regelmässige Dampfschiffahrt auf ihm hatte fast ganz aufgehört.

Selbst der Ohio, der wichtigste Nebenfluss des Mississippi, dessen Schiffbarkeit schon 139 *km* oberhalb Pittsburg beginnt, hat einen grossen Theil seines früheren durchlaufenden Verkehres an die Eisenbahnen abgegeben.

Allerdings zeigt die neueste Zeit ein Wanken dieses Verhältnisses und ein Steigen des Flussverkehres, und zwar im selben Masse, als die Farmer gegen Westen vordringen.

Wenn wir nun insbesondere die Handelsstellung von New-Orleans betrachten, so fällt uns auf, dass der Norden und der Süden der Union heute noch in ihrem Cultur- und Wirthschaftsleben zwei sehr verschiedene Welten sind, welche durch den Mississippi nicht zu kräftig mit einander verbunden werden.

Schon vor der Zeit der Eisenbahnen überwog im Norden die Richtung des Verkehres von West nach Ost, weil sich dieser auf den Illinois- und den Erie-Canal stützte.

Die zahlreichen Eisenbahnen haben diese Tendenz gefestigt und alle Hafenplätze des Ostens bis Savannah herunter Theile jenes Verkehres an sich gerissen, der nach dem Baue des Landes und seiner Flussläufe New-Orleans eigenthümlich sein sollte. Wer aus dem Gebiete selbst des mittleren Mississippi über New-Orleans nach Europa Waaren sendet, statt mit der Eisenbahn über die Ostplätze, macht eben einen grossartigen Umweg, der viel Zeit kostet, und der nur gewählt wird, wenn er bedeutend billiger zu stehen kommt.

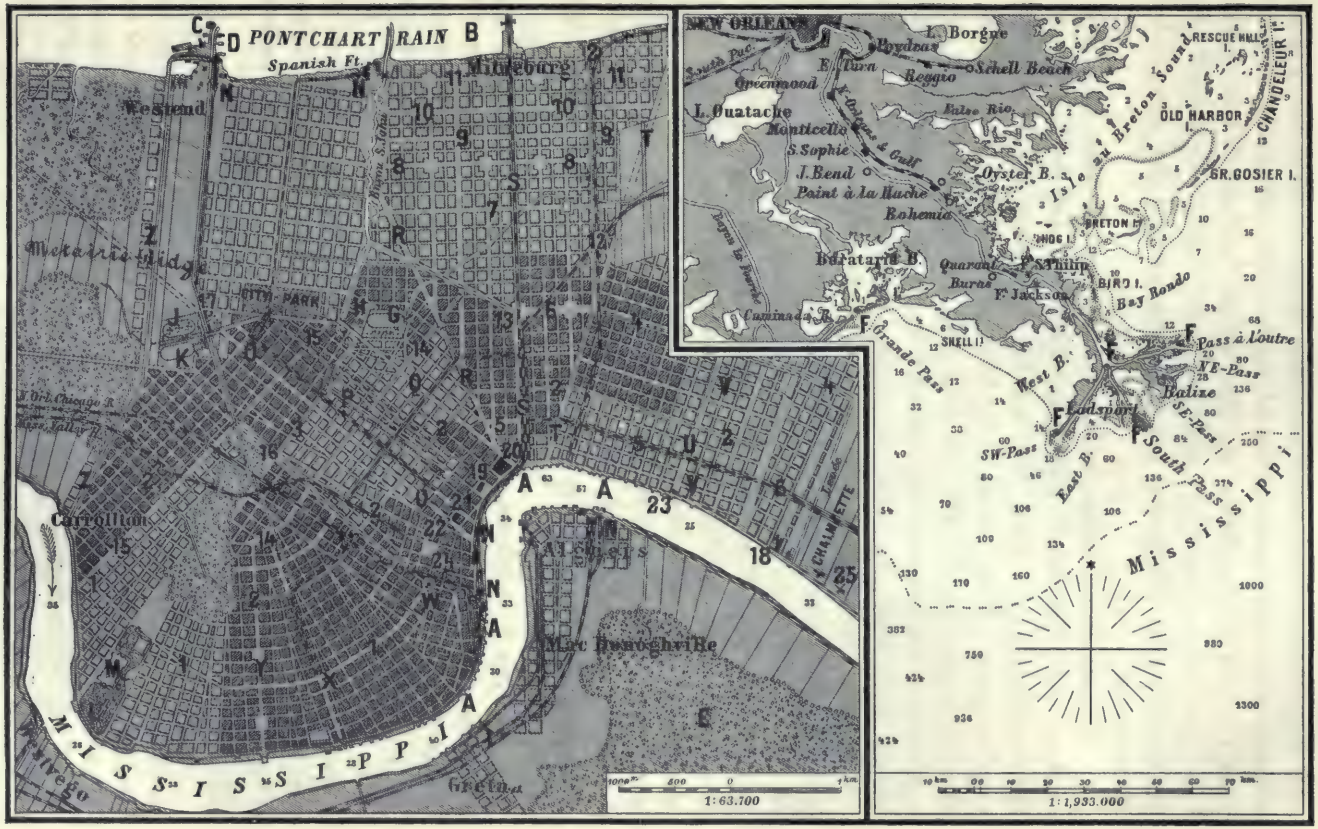
Aus diesem Grunde kam die Verwandlung der Wald- und Prairiewildnisse des Nordens in ertragreiche Mais- und Weizenfelder der in der Welt einzig dastehenden Verkehrslinie Chicago-New-York zu Gute. Im Süden von ihr concurriren wieder St. Louis mit seiner Uferfront von 30 *km* Länge, Louisville und Cincinnati mit New-Orleans. Ja durch die Trunk-Linien östlich und westlich vom Mississippi reicht das

---

Legende zum Plan von New-Orleans.

A Landungsplatz der Schiffe, **B** Pontchartrain-See, **C** Southern Yacht Club, **D** Clubhäuser, **E** City-Park, **F** Leuchtfeuer, **G** Fair-Ground, **H** Jockey-Club, **J** Metairie-Friedhof, **K** Reitpark Oakland, **L** Ausstellungs-Park, **M** Hauptgebäude desselben, **N** Bahnhöfe, **O** Canal-Street **P** Carondelet-Walk, **Q** Esplanade-Street, **R** Bernard-Avenue, **S** Elisian-Fields, **T** Lafayette-Str., **U** Ursulinerinnen-Str., **V** Jourdan-Av., **W** Lea-Circle, **X** Louisiana-Av., **Y** Napoleon-Av., **Z** Upper-Line. — 1 Charles-Av., 2 Clairborn-Str., 3 Hagen-Av., Florida-Av., 5 St. Claude-Str., 6 Commerce Place, 7 Pelopidas-Str. oder Gentilli-Av., 8 Monroe-Av., 9 St. James-Av., 10 Calhoun-Av., 11 Edinburg-Av., 12 Peoples-Av., 13 Constitution-Place, 14 Broad-Str., 15 Carrollton-Av., 16 Poydras-Can. und Str., 17 Greenwood-Friedhof, 18 Kasernen, 19 Jackson-Square, 20 Münze, 21 Custom-House, 22 Clay-Statue, 23 Ursulinerinnen-Kloster, 24 Lafayette-Square, 25 Gefechtsfeld vom 8. Jänner 1815.

New-Orlans (Sonden in Metern).



(Legende siehe auf Seite 144.)

Handelsgebiet von St. Louis bis in den Westen Louisianas, nach Texas und einen grossen Theil von Mexico, und St. Louis nimmt New-Orleans allmälig sogar den Baumwollhandel weg. Kurz, selbst der Ausfuhrhandel von Massenproducten ist zum weitaus grössten Theile künstlich vom unteren Mississippi abgelenkt, die Einfuhr beschränkt sich auf Producte der Uferstaaten des mexicanischen und des caraibischen Meerbusens.

Während der Norden den Zug seines Handels nach dem hafenreichen Osten organisirte, war New-Orleans von der See her nur mit Schwierigkeit zu erreichen. Erst mit der Vollendung der Jetties durch Capitain James Eads, welcher die Schiffahrt auf der mittleren Mündung sicherte, begann 1879 eine neue und wichtige Aera für den Seeverkehr von New-Orleans, aber keine solche für den eigentlichen Handel. Immer mehr sinkt der Hafen zu einem reinen Transitohafen herab.

Durch die südliche Pacificbahn und deren Zufahrtlinien ist es wohl möglich, von New-Orleans aus San Francisco in fünf Tagen und Mexico in vier Tagen zu erreichen. Californischer Weizen wird über New-Orleans nach New-York verfrachtet, weil der Umweg dieser aus Eisenbahn- und Schiffahrtslinien combinirten Route dadurch mehr als ausgeglichen wird, dass die Transportkosten für 3 *km* Seefracht gleich denen für 1 *km* Eisenbahnfracht sind. Aber die durch die westlichen Bahnen gebrachten Frachten kommen gar nicht nach New-Orleans selbst, sie werden in dem auf der anderen Seite des Mississippi gelegenen Gretna aus den Waggons auf die Schiffe umgeladen.

Die von New-Orleans nach Norden gehenden Bahnen dienen mit Ausnahme der in der nächsten Nähe gelegenen Theile nur dem inländischen, nicht dem auswärtigen Verkehre. Nur die Ausführung zweier grosser interoceanischer Verkehrswege könnte dem Handel von New-Orleans, insbesondere seinem unmittelbaren Verkehre mit dem Auslande einen ungeahnten Aufschwung verleihen. Wir meinen die Herstellung eines Durchstiches durch die Wurzel der Halbinsel Florida und die einer Schiffseisenbahn über den Isthmus von Tehuantepec in Mexico, welche der geniale Eads geplant hatte.

Denn ein Canal durch das nördliche Florida bedeutet für Schiffe, welche von New-Orleans nach Liverpool bestimmt sind, eine Ersparniss von 761 *km*, bei der Fahrt nach New-York von 919 *km*. Was New-Orleans und alle Häfen an der atlantischen Seite der Union durch die Tehuantepec-Schleppbahn gewännen, sowohl für ihren Verkehr mit Californien, als für den mit Ostasien, brauchen wir nicht näher auszuführen.

Von dem Panama- und dem Nicaragua-Canale hat New-Orleans keine wesentliche Steigerung seines Wohlstandes zu erwarten.

Den Hauptverkehr von New-Orleans ist nach dem Inlande gerichtet. Dieser inländische Verkehr bezifferte sich 1888 auf 168,474.392 Dollars (1887 auf 164,528.464 Dollars). Der auswärtige Verkehr war viel kleiner, wie die folgenden Ziffern ausweisen, und ist nur in Hinsicht der Ausfuhr von grösserer Bedeutung:

Der Waarenhandel von New-Orleans mit dem Auslande betrug in Dollars:

	Ausfuhr	Einfuhr	Wiederausfuhr
1888/89	83,222.734	14,492.480	606.242
1887/88	80,788.096	11,617.749	469.394
1886/87	79,050.983	9,652.135	468.926
1885/86	81,523.779	8,115.171	1,036.417

Rohe Baumwolle ist der einzige Exportartikel von New-Orleans, in welchem dieser Platz eine hervorragende Stellung einnimmt; denn am mexicanischen Meerbusen zu beiden Seiten des Mississippi ist das wichtigste Baumwollengebiet der Erde. Aber der Hafen geht als Baumwollenmarkt langsam zurück, zunächst weil die directen Verschiffungen der Baumwolle von den Inlandsmärkten nach Europa, insbesondere die über New-York immer mehr zunehmen. Und wenn die Baumwolle schon über New-Orleans ins Ausland geht, so wird sie dort nur von der Eisenbahn auf das Schiff umgeladen.

New-Orleans besitzt eine Baumwollbörse.

Ins Ausland wurden von hier verschifft:

1888/89	3,320.990 *q*	72,064.132 Doll.
1887/88	3,371.092 *q*	71,432.188 „
1886/87	3,206.353 *q*	66,397.028 „
1885/86	3,353.138 *q*	72,245.019 „

Von der Ausfuhr geht etwa die Hälfte nach England, ein Fünftel nach Frankreich, ein Siebentel nach Deutschland. Die übrigen Länder des Consumes sind Russland, Italien, Spanien und Belgien.

New-Orleans besitzt als erster Baumwollhafen der Erde grossartige Etablissements für die Aufnahme und Verpackung und Versendung der Baumwolle, und obgleich ein ganzes Heer von Arbeitern und Angestellten in der Branche thätig ist, so ist kein Geschäftszweig so systematisch organisirt, wie der Baumwollhandel.

Zur Zeit der Ernte (von September bis December) herrscht im Hafen und in allen dem Baumwollgeschäfte gewidmeten Anstalten ein unbeschreibliches Treiben.

Die Baumwolle wird auf den Plantagen in Ballen von ungefähr 450 Pfund Gewicht gepresst und nach New-Orleans gesendet. Die Mississippidampfer laden gewöhnlich bis zu 5000 Ballen, einige aber vermögen sogar 8000 derselben zu transportiren.

Am Quai — die Quais werden in New-Orleans gleichwie die Wälle Levée genannt, obwohl sie grosse Flächen bilden und keineswegs Dämme sind — wird die Ladung ausgeschifft und von den Geschäftshäusern übernommen, um nach eventueller Sortirung und erneuerter Comprimirung weiter vergeben zu werden.

Die Baumwollpressen von New-Orleans sind sehenswerth. Gegenwärtig stehen 25 derselben mit Dampfbetrieb in Verwendung.

Die Arbeit dieser eisernen Giganten vollzieht sich ebenso einfach wie rasch, und es ist höchst interessant, ihre Kraftleistungen zu beobachten.

Handfeste Neger ergreifen und rollen den bereits auf der Plantage gepressten Baumwollballen in die Presse, welche ihn mit eisernen Armen umfängt und mit dämonischer Gewalt auf Dreiviertel seines Volumens reducirt. Eisenbänder, Ties genannt, werden rasch um das Opfer genietet und nun ist es für den Transport fertig.

Aber gegenwärtig wird die Verpackung und Pressung zum grossen Theile auf den Märkten des Innern vorgenommen und die Hälfte der Baumwollpressen steht das ganze Jahr hindurch müssig, viele Geschäftshäuser für Baumwolle haben ihren Erwerbszweig geändert und sich auf Gründung von industriellen Etablissements geworfen.

In New-Orleans sind zum Zwecke der Oelgewinnung aus Baumwollsamen sieben Dampfpressen in Betrieb.

Das Oel geht zum Theile auch nach Europa und kehrt, wie die böse Welt behauptet, nach entsprechender Zubereitung als feinstes Aixer- und italienisches Olivenöl wieder nach Amerika zurück.

In der Ausfuhr von Baumwollsamenöl, von Oelkuchen und Oelkuchenmehl (1888/89 807.861 *q*) steht New-Orleans hinter New-York zurück.

Die nächstwichtige Gruppe der Ausfuhrartikel von New-Orleans, Getreide und Mehl, bewegt sich aus den bereits angeführten Ursachen in bescheidenen Grenzen.

Im Fiscaljahre 1888/89 wurden ausgeführt 4,162.660 *hl* (Werth Dollars 5,768.416), 338.530 *hl* Weizen (Werth 902.905 Dollars) und 43.070 *q* Weizenmehl. Das letztere ist nach Westindien und Südamerika bestimmt.

Die Tabakausfuhr von New-Orleans ins Ausland ist seit Jahren im Rückgang und war 1888/89 auf 32.790 *q* im Werthe von 605.976 Dollars herabgesunken.

Der Verarbeitung des Tabaks dienen im Districte von Louisiana (1888/89) 162 Fabriken. Specialität von New-Orleans ist Perigue-Tabak. Die Fabrication von Cigarren wird durch Arbeiter, welche aus Cuba hieher geflüchtet sind, verbessert.

Sonst sind noch zu nennen Producte der Rindvieh- und Schweinezucht (1888/89 Werth 141.421 Dollars), Holz und Holzwaaren (Werth 364.790 Dollars), Baumwollstoffe und Bier aus den hiesigen Brauereien.

Die Zahl der eingeführten Waaren ist bald erschöpft. An der Spitze steht Kaffee, in welchem New-Orleans (1888/89) der dritte Einfuhrplatz der Union ist.

Die Einfuhr erreichte 1888/89 202.707 *q* im Werthe von 5,875.912 Dollars, 1887/88 104.171 *q*.

Im Werthe kommt dem Kaffee in der Einfuhr am nächsten Rohrzucker mit 1888/89 242.517 *q* (Werth 2,143.898 Dollars), 1887/88 192.898 *q*, welche von den New-Orleans so nahen und zuckerreichen westindischen Inseln stammen.

Die Golfstaaten der Union von Florida bis Texas pflanzen Zuckerrohr, doch die Gewinnung des Rohrzuckers ist nur in Louisiana von grösserer Bedeutung. Mit Recht führt daher dieser Staat den Beinamen „die Zuckerbowle“.

Die Zuckerindustrie Louisianas verdankte ihre bisherige Ausdehnung nur den hohen Zuckerzöllen der Union, gegen die Consequenzen der Mac Kinley-Bill,

welche vielen Zucker frei einlassen will, ist sie geschützt durch eine dem früheren Zolle gleich kommende Prämie für heimischen Zucker.

Andere Einfuhrartikel sind Bananen, Cocosnüsse und Feigen (1888/89 Werth 908.883 Dollars), Orangen und Limonen (Werth 648.189 Dollars), India-Rubber, Wein, Flachs und Sisalhanf. Von Fabricaten sind zu nennen Baumwollwaaren, Glas und Porzellan.

Wir haben schon angeführt, dass der Handel mit dem Inlande viel bedeutender ist als der mit dem Auslande. Es beruht auf den schon genannten Producten des Landes. Zu diesen kommen noch Reis, für welchen in New-Orleans 15 Schälmühlen bestehen, Moos, welches Neger einsammeln und das als Ersatz für Rosshaare benützt wird; dann Salz, welches in die Schlächtereien der westlichen Staaten geht und aus Louisiana stammt. Aus dem Innern kommen Producte der Viehzucht, Getreide und Steinkohlen.

Die gewerbliche Thätigkeit von New-Orleans, deren wichtigste Zweige wir bereits behandelt haben, ist nicht sehr bedeutend, aber seit auch die Capitalien des Nordens sich ihr zuwenden, hat sie es 1888/89 doch auf Erzeugnisse im Werthe von 44·3 Millionen Dollars gebracht, die von 2998 Etablissements geliefert wurden, gegen 915 Etablissements mit einem Productionswerthe von 18,808.909 Dollars im Jahre 1880.

In der „Crescent City" greifen Land- und Wasserverkehr nicht weniger eng in einander als in den anderen amerikanischen Städten, die an grossen Flüssen oder Meeresbuchten gelegen sind. Die Bahnhöfe der Stadt New-Orleans und ihrer Vorstadt Gretna auf der rechten Seite des Mississippi sind hart am Ufer des „Vaters der Gewässer" erbaut. Eine Riesenfähre vermittelt den Verkehr zwischen den so getrennten Kopfstationen.

Die Verbindung zwischen den Eisenbahnen und den Fluss- und Oceanschiffen ist also eine leichte. Nur einen Wald von Masten, wie in Hamburg oder New-York, darf man nicht erwarten, denn der auswärtige Schiffsverkehr erreichte:

	Einlauf	Auslauf
	Tons	
1888/89	770.047	766.204
1887/88	721.128	727.520
1886/87	720.404	656.174
1885/86	703.620	675.871

Der auswärtige Verkehr wird bis auf 100.000 *T*, welche auf Segler entfallen, durch Dampfer besorgt.

Der Gesammtverkehr von 1889 erreichte 2218 Schiffe mit 2,618.496 Tons.

Die amerikanische Flagge ist hervorragend an dem inländischen Verkehr betheiligt, von dem auswärtigen entfällt auf sie nur ein Zehntel des Tonnengehaltes. In diesem Theile des Handel dominirt die britische Flagge; ihr folgen die spanische, französische, deutsche und italienische.

Der Postverkehr Europas mit New-Orleans findet über New-York statt. Von New-Orleans wird sie zur See auf amerikanischen Dampfern nach Balize, Livingston (Honduras) und Puerto Cortez (Guatemala) befördert.

Regelmässige Verbindungen durch Dampfschiffe bestehen nach New-York, den Häfen von Florida und Texas, ferner nach Habana, Vera-Cruz, Central- und Südamerika, London, Liverpool, Hâvre, Bordeaux, Antwerpen, Hamburg.

Auf dem Mississippi gehen regelmässige Packetlinien nach St. Louis, Cincinnati, Memphis, dem Red-River und Ouachita-River, Barkencurse nach St. Louis von Vicksburg.

Der Verkehr des Clearinghauses von New-Orleans erreichte 1888/89 (31. August) eine Höhe von 482,849.747 Dollars.

Banken gibt es hier 16.

In New-Orleans wurde 1838 eine Münze der Vereinigten Staaten eröffnet, wurde dann 1861 aufgehoben und 1879 wieder hergestellt. Sie lieferte in den letzten Jahren nur Dollarstücke von Silber, 1888/89 18,795.050 Stück.

Consulate haben folgende Staaten: Argentinische Republik, Belgien, Bolivia, Columbia, Costarica (G.-C.), Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Guatemala, Honduras, Mexico, Niederlande, Nicaragua, Oesterreich-Ungarn, Salvador, Schweiz, Spanien, Türkei, Venezuela.

Als grösste Stadt von Texas und gleichzeitig als dessen Handelsmetropole behauptet Galveston eine wichtige Stellung an der Nordküste des mexikanischen Golfes.

Die Stadt bedeckt das nordöstliche Ende der gleichnamigen Insel und beherrscht die schmale Zufahrt zu der weit in den Continent reichenden Galveston-Bai, die im Grunde genommen ein Küstensee ist. Der Hafen ist der beste an der ausnehmend flachen Küste zwischen New-Orleans und dem Rio Grande del Norte, weil auf der Südseite ein 5 *km* langer Damm die Einfahrt zur Galveston-Bai wenigstens halbwegs vor Versandung schützt.

Die junge Stadt ist von breiten und geraden Strassen durchzogen, die von zahlreichen Blumengärten flankirt sind.

Neben vielen, mitunter schönen Kirchen besitzt Galveston in dem Freimaurer-Tempel, Zollgebäude und Postamt, in seinen Justizpalästen, Theatern und Halls, in der City-Hall, Baumwollbörse u. a. hervorragende Bauwerke.

Unter den Bildungsanstalten sind die römisch-katholische Universität St. Mary, die Ursulinerinnen-Schule, Ball's Hochschule und einige öffentliche Lehranstalten nennenswerth. Die Stadt zählt bereits bei 50.000 Einwohner.

Texas ist ein gesundes und fruchtbares Land, das Ziel zahlreicher Einwanderer aus Europa. Aber bei der heute bestehenden Organisation des Handels der Union ist sein Hafen Galveston ein reiner Ausfuhrhafen geblieben und der Werth seiner Einfuhr ist seit 1881 bedeutend zurückgegangen.

	Einfuhr	Ausfuhr einheimischer Erzeugnisse	Ausfuhr fremder
1888/89	722.656 Doll.	15,525.180 Doll.	51.012 Doll.
1887/88	715.868 „	15,700.984 „	2.163 „

Seine Ausfuhrartikel sind Baumwolle und Oelkuchen aus Baumwollsamen.

Die Ausfuhr von Baumwolle betrug 1888/89 681.893 *q* im Werthe von 14,857.032 Dollars, von der die Hälfte nach England, ein Viertel nach Deutschland gingen.

An Oelkuchen wurden 292.070 *q* (Werth 618.233 Dollars) meist nach den Niederlanden verschifft.

In der Einfuhr sind von Wichtigkeit Kaffee (11.290 *q*), eiserne Reifen für Baumwollballen, Weissblech, Bier und Salz.

Der auswärtige Schiffsverkehr erreichte 1888/89 im Einlauf 99.548 *T*, im Auslauf 109.329 *T*.

Galveston ist Station der beiden Morgan-Linien, nämlich der Küstenlinie und der Linie zwischen Morgan-City und Vera-Cruz, ferner Endpunkt der Fahrten der New-York and Texas Steamship Cy.

Es steht durch Eisenbahnen mit dem Norden und dem Westen in Verbindung.

In Galveston unterhalten Consulate: Belgien, Deutsches Reich, Grossbritannien, Mexico, Oesterreich-Ungarn.

Vera-Cruz.

Die Grossartigkeit des Golfes von Mexico und sein wunderbarer Einfluss auf die physiographischen Verhältnisse des nordatlantischen Oceans stehen in directem Gegensatze zu dem Bilde seiner Küsten. Während das majestätische Becken, welches zwischen den Halbinseln von Florida und Yucatan sich erschliesst, als die Geburtsstätte des Golfstromes bezeichnet wird, dessen Macht über den Ocean und weit über Britanniens Gestade reicht, stehen dem Besucher der Küsten dieses Golfes zumeist herbe Enttäuschungen bevor. Allerwärts herrscht Flachland vor, und insbesondere entbehren die Küsten Mexicos, Yucatan inbegriffen, jedweden Reizes, wenngleich sie durchaus als tropische Gegenden bezeichnet werden müssen. Der Golf, in welchem fast das ganze Jahr hindurch der Passat mit unabänderlicher Gleichheit einzieht und laue Fluten aus dem Caraibenmeere einströmen, wird zeitweise zu einem tückischen Meere, welches von den Seefahrenden umsomehr gefürchtet ist, als dasselbe bei beschränkter Ausdehnung nur wenige gesicherte Zufluchtsstätten bildet.

Natürliche gute Häfen gibt es insbesondere an den Gestaden Mexicos gar nicht, und selbst Vera-Cruz, der einzige bedeutendere Platz der Republik darf kaum Anspruch auf diesen Namen im eigentlichen Sinne des Wortes erheben. Wo immer das Land angelaufen wird, treten die flachen Küsten erst auf wenige Seemeilen Entfernung deutlich aus dem meist „mistigen“ Hintergrunde hervor und lassen kaum ihre zerklüfteten Formen und die unzähligen Korallenriffe erkennen, die sich fast vor allen Küstentheilen als Barrièren aufbauen. Höchst selten sind von hoher See aus die imposanten Formen der Hochlandgebirge wahrzunehmen, welche den dunklen Hintergrund der Tierra caliente, dieses heissen gefürchteten Küstenstriches bilden. Meist ist das Tagesgestirn schon unter den Horizont gesunken, wenn seine erblassenden Strahlen über Dunst und Gewölke die Gestalt des Pic

von Orizaba als dunklen Kegel gegen die See projiciren — ein untrügliches Wahrzeichen für die zu steuernde Richtung und oft der erste Gruss aus dem noch 200 Seemeilen entfernten Lande.

Noch grossartiger ist die Wirkung auf den Beschauenden, wenn an klaren Morgen der 5450 *m* hohe Bergriese sein von der aufgehenden Sonne beschienenes spitzes schneebedecktes Haupt hoch über Nebel und Gewölke erhebt. Man wähnt den seit langer Zeit erloschenen Vulcan in allen seinen Details greifen zu können, und doch sind es noch 80 Seemeilen von der Küste landeinwärts bis zu dessen Fuss, auf welcher Strecke die verzehrende Glut der Tropen nur allmälig einer gemässigten Temperatur weicht.

Es können jedoch Wochen und Monate vergehen, bevor man den Anblick eines dieser beiden Bilder geniessen kann, denn so regelmässig der Passat — die grösste Wohlthat und einzige Kühlung — hier weht, so regelmässig erfüllen die von ihm mitgetragenen schweren Dünste die Atmosphäre, insbesondere zur Morgen- und Abendzeit.

Der Pulsschlag der Natur ist kein reger; die nur um Geringes schwankende Gleichheit von Tag- und Nachtlänge, das gleichmässige Klima, welches nur eine nasse und eine trockene Jahreszeit aufweist, die fast öde Küste mit ihren monotonen leichten Sandhügeln wirken um so deprimirender auf den Bewohner der Seestadt, als die ganze Küste insbesondere in den heissen Jahreszeiten vom gelben Fieber heimgesucht ist.

Vera-Cruz kann daher nur eine vorübergehende Anziehungskraft auf jene Fremden üben, welche für die Gefahren und Entbehrungen denen sie ausgesetzt sind, reichen Lohn zu finden hoffen.

Vera-Cruz besitzt, wie aus unserem Plane zu ersehen, keinen Hafen, nur eine schlechte Rhede; zahllose, zu ganzen Bänken vereinigte Riffe, welche hier vor der Küste lagern, dienen jedoch als Wellenbrecher gegen den durch den Passatwind erzeugten hohen Seegang, der hier aus Südost und Süd weht; aber sie schützen die Rhede nur unvollkommen vor den schweren Wogen der „Nortes“, Nordstürme des Winters.

Allein es fehlt alles rege Leben auf dieser Rhede, und all die Dampfer, welche Vera-Cruz berühren und den directen Verkehr mit den Vereinigten Staaten, den Antillen, England und Deutschland vermitteln, wie auch die Segler nehmen ihren Ankerplatz zwischen der Stadt und dem auf einer kleinen Insel gelegenen Fort Ulloa nur so lange ein, als dies die Abwicklung der Post- und Handelsgeschäfte erfordert. Schiffe aber, die zu längerem Aufenthalte vor Vera-Cruz

bestimmt sind, wählen den Ankerplatz südlich der Insel Sacrificios; dort müssen auch die später ankommenden Schiffe warten, wenn der Hafen überfüllt ist.

Zahlreiche historische Erinnerungen knüpfen sich insbesondere an das oben genannte Fort, das seit seiner Erbauung in all den Wechselfällen und Kämpfen des Reiches bis zum Jahre 1825 ununterbrochen im Besitze der Spanier geblieben war.

Fort Ulloa bildete den Fusspunkt aller Unternehmungen und Bestrebungen der Spanier, welche auf den Besitz dieses Landes abzielten.

Mexico ist ein schwergeprüftes Land. Bis zu dem Zeitpunkte, in welchem das Geheimniss, das so lange auf dem Meere gelegen hatte, durch den grossen Colon und seine Zeitgenossen gelöst wurde, war das heutige Mexico eines jener Gebiete des amerikanischen Continentes, auf welchem eine selbständige, in ihrer Eigenthümlichkeit aber vollendete Cultur zu bewunderungswürdiger Höhe sich entwickelt hatte.

Durch unbekannte Ursachen, möglicherweise durch die Einwirkung von Fremden (Chinesen, Japanesen?), die an jene Küsten verschlagen wurden, erlangten drei Völkerschaften Amerikas, wiewohl selbe unter einander nicht in Verbindung standen, eine hohe Stufe der Civilisation, und zwar schon Jahrhunderte vor dem Erscheinen der Spanier. Dies waren die Tolteken in dem Hochlande von Anahuak (Land am Wasser), die Muyscaner in Bogota (Neu-Granada) und die Peruaner. Es wird angenommen, dass ungefähr um die Mitte des VII. Jahrhunderts die Tolteken von Norden her in Anahuak erschienen und die dort in Ilaskala und Cholula angesiedelten Olmeken unterjochten. Den Tolteken wird grosser Gewerbefleiss und Kunstsinn nachgerühmt. Sie verbreiteten sich aus dem Thale von Mexico nach allen Richtungen und hinterliessen grossartige Bauwerke, worunter die imposanten Teokali oder Tempel, in welchen zahllose Menschenopfer den Göttern dargebracht wurden, dann die Paläste, Thorgebäude, Befestigungen, Brücken und Wasserleitungen das Staunen der vorgedrungenen Spanier im höchsten Grade erregten. Bis nach Yucatan hinab waren die Tolteken gezogen, allein nach fünf Jahrhunderten verschwand dieser Volksstamm ebenso geheimnissvoll wie er aufgetreten war.

Es erschienen um 1170 die wilden Chichimeken und nach diesen kamen wieder höher gebildete Völker, vielleicht Stammverwandte der Tolteken. Unter diesen glänzten die Azteken oder Mexicaner, deren Name von ihrem Kriegsgotte Mexitli entstanden war, und die Akolhuaner oder Tezkukaner, nach ihrer Hauptstadt Tezkuko so genannt.

Die Azteken gründeten, obwohl seit dem Ende des XIII. Jahrhunderts im Lande, erst 1325 an der Westseite des grössten der Seen in der Landschaft die zu grosser Blüthe und Pracht aufgelebte Tempelstadt Tenochtitlan oder Mexico, die ganz von Fluten umspült, nur durch drei lange Dämme mit dem Festland in Verbindung stand.

Mit Tezkuko und dem kleinen Königreich Tlakopan schlossen die Mexikaner Anfangs des XV. Jahrhunderts ein Bündniss und erweiterten ihre Macht bis an die Küsten der beiden Oceane und im Süden bis nach Nicaragua.

Sowohl bei den Azteken wie bei den Tezkukanern hatte die monarchische Regierungsform zu grosser Kraft sich entfaltet. Der Monarch wurde aus der Herrscherfamilie gewählt, musste sich jedoch im Kriege ausgezeichnet haben. Der Priesterstand besass einen bedeutenden Einfluss im Staate, und manche Angehörige der regierenden Familie, wie Montezuma, gehörten der Priesterkaste an.

Unter dem Segen eines prächtigen Klimas und fruchtbaren Bodens zog ein allgemeiner Wohlstand in das Land ein, Gewerbe, Ackerbau und Künste blühten, und wären die entsetzlichen Menschenopfer der Götzen nicht gewesen, so würde zum vollen Glücke der Völker wohl nur weniges gefehlt haben.

Von fremden Völkerschaften, etwa jenseits des grossen Wassers, oder von weissen Menschen wusste man nichts, nur eine dunkle Sage blieb erhalten, nach welcher der Gott der Luft, Quetzalkoatl, nachdem er durch Unterweisung der Bewohner in allem Guten und Schönen ein goldenes Zeitalter geschaffen hatte, das Land auf einem Zauberschiffe verliess, weil eine Hauptgottheit ihm zürnte. Er habe jedoch versprochen, mit seiner Nachkommenschaft einstens zurückzukehren, um sein Reich dann wieder in Besitz zu nehmen.

Diese Sage lebte unzweifelhaft auf, als die ersten Spanier mit niemals zuvor gesehenen Waffen und Thieren auf wunderbar vom Winde getriebenen Schiffen an der mexikanischen Küste landeten.

Seitdem Colon 1492 die Insel San Salvator betreten, folgte eine Entdeckung der anderen, allein die continentale Ostküste des caraibischen Meeres war dennoch lange Zeit unbekannt geblieben.

Erst 1517 trieb ein Sturm den Hernandez de Cordova an die Küste von Yucatan (Uyucatan), wo er von der Gesittung der dortigen Bewohner und von ihrem kriegerischen Geiste sich überzeugte.

Velasquez, der Gouverneur von Cuba, beschloss, die Entdeckungen fortzusetzen, und entsendete am 1. März 1518 ein Geschwader von vier Schiffen unter Juan de Grijalva nach Yucatan, allwo letzterer mit den unfreundlichen und widerstrebenden Bewohnern in Verkehr und Tauschhandel trat. Man erhielt kostbare Edelsteine, edle Metalle und Goldarbeiten für Nadeln, Scheren und Glasperlen. Das neue Land schien den Entdeckern fabelhafte Reichthümer in Aussicht zu stellen.

Grijalva drang bis zur Mündung des Panuco-Flusses vor, nachdem er auf der Insel Sacrificios (bei Vera-Cruz) gelandet und dort zum allgemeinen Entsetzen in einem Tempel die Ueberreste von geopferten Menschen vorgefunden hatte. Als Velasquez die Wunder des neuen Landes vernahm, entsendete er ein grosses Geschwader unter Fernando (Ferdinand) Cortez an die mexicanische Küste mit der Weisung, einen vortheilhaften Tauschhandel mit den Bewohnern zu treiben und die Bekehrung derselben zum christlichen Glauben anzustreben. Blutvergiessen sei zu vermeiden, allein man solle trachten, die Einwohner zur Huldigung Karl V. zu vermögen, welche sie durch Darbringung von Edelsteinen, Gold und Perlen bezeigen können.

Die Entdeckungsfahrt des Cortez gestaltete sich zu einem der abenteuerlichsten, kühnsten und für die Völker Mexicos folgenschwersten Eroberungszuge, der in der Geschichte seinesgleichen sucht.

Cortez' bewunderungswürdiger Charakter, ritterlicher Muth, Ausdauer, Zähigkeit und Festigkeit des Willens, Hochherzigkeit, gepaart mit diplomatischer

Begabung, List und unerbittlicher Strenge, alle diese Eigenschaften bilden den Schlüssel zur Erklärung seines grossartigen Erfolges.

Nach sechsmonatlichen Kreuzfahrten landete Cortez am 18 Februar 1519 am Flusse Tabasko.

Sein Geschwader bestand damals aus 11 Schiffen mit 617 Mann, darunter 16 Reiter und 13 mit Feuergewehr bewaffnete Arkebusieren. Die anderen Krieger waren mit Armbrüsten, Lanzen und Schwertern bewehrt. Zehn Kanonen und vier Feldschlangen bildeten die Artillerie.

Es würde zu weit führen, den Eroberungszug in allen seinen Phasen hier darstellen zu wollen, weshalb nur die wichtigsten Resultate hier aufgenommen werden.

Von Tabasko, wo die Indianer in blutiger Schlacht total geschlagen wurden, segelte Cortez nordwärts, landete am 21. April an dem Punkte, wo heute Vera-Cruz sich erhebt, und bezog hier ein Lager.

Von hier aus trat er mit Abgesandten des in Tenochtitlan regierenden, ihn abweisenden Montezuma in Verkehr und beschloss den tollkühnen Vormarsch gegen die Hauptstadt eines von tapferen Kriegern vertheidigten zahlreich bevölkerten Reiches.

Zuvor gründete er die Stadt La Villa rica de la vera Cruz und befestigte sie ansehnlich.

Cortez liess seine Flotte verbrennen und brach am 16. August mit 400 Mann Fussvolk, 15 Reitern und 7 Geschützen nach Mexico auf. Nach blutigen Kämpfen gelang es dem Eroberer des Bündnisses unzufriedener Völkerschaften sich zu versichern, worunter hauptsächlich die Tlaskalaner ihm zur Stütze wurden. Ungeheure Leichenfelder bezeichneten den Weg der Spanier, die schliesslich am 8. November in der herrlichen Hauptstadt eingezogen. Aber erst am 21. August 1521, nachdem sie vorher die Hauptstadt unter schweren Verlusten hatten verlassen müssen und sie dann neuerdings eroberten, waren sie unbeschränkte Herren des Landes. Montezuma ward während dieser Zeit gefangen genommen und starb; der letzte Herrscher des Reiches, der muthige und unversöhnliche Guatemozin gerieth auf der Flucht aus seiner zu einem Trümmerhaufen zusammengesunkenen Residenzstadt in Gefangenschaft. Diesen Monarchen traf 1525 das traurige Schicksal, unter Henkershand zu sterben.

Die Zahl der in dem Kampfe gegen Cortez gefallenen Azteken wird mit 120.000 bis 240.000 Mann angegeben. Die Spanier hatten indes Verstärkungen erhalten, allein ihre Macht erreichte zu keiner Zeit die Stärke von 1000 Mann. Sie verloren einige Hundert Mann, von welchen etliche 80 den Opfertod in den Tempeln starben.

Die Verluste der Verbündeten werden dagegen auf 30.000 Mann geschätzt.

Am 15. October 1522 ward Cortez von Karl V. zum Statthalter und Oberbefehlshaber von Neuspanien, dies der damalige Name des ganzen eroberten Reiches, ernannt und trachtete nun die neue Herrschaft zu befestigen und besonders die Hauptstadt zu möglichstem Glanz wieder aufzubauen.

Es ist zweifellos, dass damals sehr viel für das Land geleistet wurde, allein ebenso gewiss ist es, dass bei aller Umsicht und Liebe des Cortez für seine Erwerbung den Bewohnern kein mit ihren früheren Verhältnissen vergleichbarer Zustand geboten worden war. Man hatte zerstört und gestürzt, ohne Ebenbürtiges an die Stelle des Verschwundenen setzen zu können.

Vera-Cruz.

Man vernichtete den Götzendienst mit seinen Menschenopfern und erfüllte statt dessen die Luft mit dem brenzlichen Geruche, der den zahllosen qualmenden Scheiterhaufen entstieg, mit welchen die Unduldsamkeit ihren Geist erschöpfte.

Das einst blühende und glückliche Land ward in den seiner Eroberung folgenden drei Jahrhunderten von den Spaniern systematisch ausgebeutet, ohne dass sie viel für die Hebung der Cultur gethan hätten, allein es ist nicht zu läugnen, dass es unter den Spaniern besser um die öffentlichen Zustände stand, als später unter der Republik. Im Jahre 1808 begann in Mexico die Unabhängigkeitsbewegung und mit dieser der Bürger- und Guerillakrieg. General Iturbide versuchte, ein Kaiserthum Mexico aufzurichten, ward aber, nachdem er die Kaiserwürde als Augustin I. durch zehn Monate, 1822 bis 1823, bekleidet, gestürzt und verbannt. Zwei Jahre später ward er bei dem Versuche einer Landung ergriffen und erschossen.

Mexico erklärte sich am 16. December 1823 zu einer bundesstaatlichen Republik, die aber erst nachdem die Spanier ihr letztes Bollwerk, das Fort Ulloa von Vera-Cruz, am 19. November 1825 durch Capitulation verloren, die volle Unabhängigkeit erlangte.

Blutige Bürgerkriege entkräfteten in den folgenden Jahrzehnten das Land und zerrütteten seine Finanzen derartig, dass es seinen Verpflichtungen dem Auslande gegenüber nicht nachkommen konnte. Dies war die Veranlassung zum Einschreiten der europäischen Mächte, in der Folge zur Aufrichtung des zweiten Kaiserthrones, den Erzherzog Ferdinand Maximilian einzunehmen vom Schicksale bestimmt war.

Vielfache Ursachen, insbesondere aber die perfide Politik Napoleon's III., der seine Truppen aus Mexico zog und den Kaiser treulos verliess, drängten den übelberathenen Prinzen in das Verhängniss. In Queretaro eingeschlossen, capitulirte er im Mai 1867 und gerieth in die Gewalt der Republikaner.

Am 19. Juni ward er gemeinschaftlich mit zweien seiner Generale zu Queretaro erbarmungslos erschossen.

Juarez, seit 1861 mit der Dictatur bekleidet, wurde im Juli zum Präsidenten der Republik gewählt, stellte die Ruhe im Lande wieder her, allein es wird einer langen Zeitperiode bedürfen, bis in dem an Naturschätzen reichen Lande die Wohlfahrt der Bewohner einzieht.

Aus der Geschichte Mexicos geht hervor, dass die verhältnissmässig spärliche Bevölkerung des Riesenreiches, durch Kriege und Bürgerkriege an der Entwicklung verhindert und von jedem Wettbewerbe fast ausgeschlossen, nicht im Stande war, dem Lande zu jenem Aufschwunge zu verhelfen und jenes Gedeihen zu sichern, zu welchem es vermöge seiner natürlichen Reichthümer berufen wäre.

Aber seit Porfirio Diaz Präsident ist, hat sich vieles zum besseren geändert. Mit Gewandtheit und Energie hält die Centralgewalt den äusseren Frieden und die Ruhe und Ordnung im Innern aufrecht. Ein weises System der Sparsamkeit in Verbindung mit der Convertirung der früheren Staatsschuld und die Eröffnung neuer Hilfsquellen hat Mexico ein geordnetes Finanzwesen gegeben. Man darf aber nie ver-

gessen, dass Mexico eines der gottbegnadetsten, reichsten Länder der Erde ist.

Die Regierung fand Zeit, auch anderen Zweigen der Verwaltung ihre Fürsorge zuzuwenden und in erster Linie den Bau der Eisenbahnen zu fördern.

Es war daher Pflicht der Dankbarkeit und der Vaterlandsliebe der Mexicaner, dass sie 1887 wegen Porfirio Diaz die §§ 78 und 109 ihrer Constitution geändert haben. So konnte der grosse Staatsmann, der vom 1. December 1884 bis 1. December 1888 mit so viel Geschick Mexico geführt hatte, neuerdings für vier weitere Jahre an der Spitze des Staates erhalten werden, denn nach der alten Bestimmung war es nicht gestattet, dass derselbe Mann in zwei unmittelbar hintereinander folgenden Präsidentschaftsperioden Präsident sein konnte.

Dass die immerwährenden Unruhen einer erst halbvergangenen Zeit für den Ausbau moderner Verkehrsmittel nicht günstig waren, ist selbstverständlich.

Kaum über zwei Decennien ist es her, dass Schienenwege den Haupthandelsplatz Vera-Cruz mit der Hauptstadt verbinden, und erst 1884 fanden diese Verkehrsadern an dem Bahnnetze der Vereinigten Staaten ihren Anschluss.

Den Hauptbestandtheil der 12 Millionen Einwohner der unabhängigen Staaten von Mexico bildet, wie im ganzen romanischen Amerika, das indianische Element. Es ist durch Zähigkeit, Ausdauer und Tapferkeit ausgezeichnet.

Dessen Berührung mit europäischen und anderen fremden Elementen hat den Unterschied zwischen den Abkömmlingen der toltekisch-aztekischen Völkergruppe und der jetzigen fast ausschliesslich christlich-civilisirten Bevölkerung fast gänzlich aufgehoben, ja selbst die Sprache der Indianer (indios fideles) ist wie in Mexico allgemein die spanische, und nur wenige indianische Stämme, die sogenannten Indios bravos, haben ihren früheren Charakter bewahrt.

So trägt denn auch Vera-Cruz dennoch ein interessantes Gepräge, indem hier die verschiedensten Menschenarten und Mischlinge aller Art vertreten sind.

Unter der etwa 22.000 Seelen betragenden Bevölkerung von Vera-Cruz und den Vororten sind es vorzüglich die Weissen, in deren Händen sich der Handel befindet, insbesondere Deutsche und Amerikaner, während die Würden und Aemter von Landeskindern getragen werden, die übrigens an allen Gewerben und dem Detailhandel regen Antheil nehmen.

Die unmittelbare Umgebung von Vera-Cruz gleicht einer Wüste; der zitternde Hauch der aus der See und dem Sandboden entsteigenden Dünste, das ringsum blendende Licht der fast aus dem Zenithe niederstrahlenden Sonne machen das Leben tagsüber fast unerträglich.

Es ist daher nicht zu wundern, dass gerade um die Tageszeit die Stadt Vera-Cruz einer ausgebrannten Stätte am ähnlichsten wird, indem alle Geschäftigkeit ruht und Mensch und Thier in die tiefsten Schatten und Räume der Behausungen flüchten.

Die Stadt ist sehr regelmässig angelegt; längs ihren Südost bis Nordwest laufenden Quais findet sich eine stattliche Reihe zwar niederer, aber schöner und solider Bauten, welche hauptsächlich als See- und Zollämter eingerichtet sind und nicht selten von den über den vorliegenden Sand sich wälzenden Wogen oder doch ihrem Gischte benetzt werden.

Ein Molo ist so ziemlich die einzige dem Seeverkehre gewidmete Anlage. Menschen und Güter, welche von See kommen, müssen durch die grossen Thore am Fusse dieses Molos ihren Eingang nach der Stadt nehmen, die auch heute noch mächtige Mauern ganz einschliessen.

Diese alten Stadtwälle sind als Grabstätten eingerichtet, da die Beerdigung der Todten in anderer Weise im Weichbilde der Stadt nicht ausführbar ist, und um diese Wälle führt aussen eine Strassenbahn, auf der die bemittelten Einwohner von Vera-Cruz spazieren fahren, wenn sie frische Luft schöpfen wollen.

Würde dem Fremden die fast ständig herrschende todtbringende Epidemie des Vomito nero oder gelben Fiebers den Aufenthalt nicht verleiden, so könnte er sich leicht befreunden, in der sonst reinen, nett und regelmässig angelegten Stadt seinen Aufenthalt zu nehmen.

Die breiten Strassen laufen zumeist schnurgerade, die bedeutendsten parallel zur Quaifront, und die bescheidenen, doch säuberlichen schneeweissen Gebäude mit den grünen Fensterbalken, ihren luftigen und schattigen Höfen machen einen recht angenehmen Eindruck. Ganz besonders freundlich wirkt das Gebäude der Präfectur mit seinen Säulengängen und der dem vorliegenden Platze zugekehrten Front, vor welcher sich auch der einzige tropische Parkschmuck ausbreitet.

Obwohl für den Fremdenverkehr zur Genüge gesorgt ist, können Ansprüche im modernen Sinne hier kaum erhoben werden. Die durch klimatische Verhältnisse bedingte Eigenart der Gebäude, die geregelte Lebensweise, welche der Fremde im hygienischen Interesse befolgen muss, lassen auch Geselligkeit kaum aufkommen und wirken hemmend

auf die Entfaltung eines regen Lebens in den Strassen, in welchen die bescheidenen Schauläden der kleinen Geschäftswelt keine besondere Anziehungskraft üben.

Ausser den grossen Gefahren durch die vorherrschenden Krankheiten, unter welchen nebst dem gelben Fieber auch andere Fieber-

Veracruz (Massstab 1 : 72.300; Sonden in Metern).

A Rhede von Veracruz für grössere Schiffe, **B** Fort St. Juan de Ulloa, **C** Korallenriffe, **D** Kirche S. Francisco, **E** Pfarrkirche, **F** Leuchtfeuer, **G** Merced-Kirche, **H** Bahnhof.

erkrankungen, wie z. B. die Calientura, auftreten, belästigen den des Klimas Ungewohnten noch vielfältige Plagen, welche das Leben oft zu einem unleidlichen gestalten.

Der eigenthümliche Dunst, die übelriechende sehr feuchte Atmosphäre, verschlimmert durch den Umstand, dass Abzugscanäle schwer

anzulegen sind und die schmutzigen Wässer in offenen Rinnsalen dem Meere zufliessen, sowie die grässliche Plage der Mosquitos werden Jedem unvergesslich sein, der sich genöthigt sah, innerhalb der Mauern von Vera-Cruz ein nahezu vereinsamtes Dasein zu führen.

Kaum bringt die Winterszeit, zu welcher nur in seltenen Fällen die Temperatur unter + 15° C. herabsinkt, dauernde Erlösung aus dem lethargischen Dahinleben, in welchem die vor einer Kaffee- oder Trinkhalle bei den seltsamsten Gemischen von mit Eis versetzten Getränken verbrachten Abendstunden nur durch eine kurze Weile über die unter der Sonnenglut dahingelebte Zeit hinwegtäuschen.

Die Zeit der Geschäfte ist der Morgen. Kaum graut der Tag, so recken die auf allen Gesimsen der Gebäude und auf den Thürmen der Kirchen zu tausenden nistenden Aasgeier ihre Gefieder und erheben ihr heiseres Gekrächze, indem sie die Kehrichtwägen verfolgen, welche ihren unsauberen Inhalt weitab von der Stadt, an die von der fortwährenden Brandung heimgesuchten sandigen Ufer führen.

Diese Aasgeier, Zopilotes, sind eine ganz eigene Species und ein Charakteristicum der Stadt, und so unheimlich ihr Gekrächze, so unangenehm ihr Parfüm, wenn die unscheuen Thiere den Passanten mit ihrem Flügelschlage zufällig Kühlung zuwehen, müssen sie in gewissem Sinne als Strassenreiniger betrachtet werden, indem die verfaulenden Abfälle doch grösstentheils ihrer Gefrässigkeit zum Opfer fallen.

So ein nächtlicher oder früher Morgengang gewährt überhaupt dem Fremdling im Lande manche Ueberraschungen, denn mitten im Lande, ja sogar im Gebiete der Stadt begegnet man unheimlichen Krabbenthieren, welche Crustaceen nicht nur in dem sandigen Terrain ringsum, sondern meilenweite Strecken landeinwärts auch dort, wo undurchdringliches Gestrüppe und reiche üppige Tropenvegetation den Boden zieren, ihren Aufenthalt haben und sogar die Bäume erklettern und bevölkern.

Kaum ein anderes Land der Erde ist wie die Tierra caliente, der Küstenstrich am Golfe, so reich an Formen und Farben allerhand Ungethiers. Auch die Nutzthiere in den Haziendas, welche fast wild aufwachsen, das Pferd, der kleine aber kräftige Stier, das Maulthier, die Hühnerarten zeigen ihr eigenthümliches Gepräge, und der Nimrod, welcher die Strapazen nicht scheut, die spärlich bewohnte Gegend unter manchen Gefahren zu durchkreuzen, der Zoologe, können ein reicheres Terrain nach Jagd oder Forschung kaum anderswo finden.

Die geringe Inanspruchnahme der Gaben des Landes lässt Alles

wuchern, und gleiche Verhältnisse wie auf dem Lande herrschen im Gebiete der Küste, an den wundersam zerrissenen und zerklüfteten Meeresgründen, seinen Lagunen und träge stillstehenden lauen Fluten, in welchen die Riesenschildkröte sowie der mächtige Hai und unzählige Arten von Fischen in überreicher Zahl und Farbenpracht ein idyllisches Dasein führen. Und über all dem schwebt und bewegt sich eine unvergleichlich mannigfaltig und schön gefiederte Welt.

Auch ohne den mühevollen Besuch der von Vera-Cruz weiterab liegenden Gegenden lässt sich ein höchst werthvoller Einblick in das Weben des Tropenlebens gewinnen, denn Alles, was das Terrain beherbergt, nützlich und geniessbar oder nicht, wird hier zu Markt gebracht.

So ist die hübsche Halle, in welcher man all die Schätze des Bodens erstehen oder mit Bewunderung betrachten kann, wohl die erste und auch einzige Sehenswürdigkeit von Vera-Cruz, die für alles Fehlende entschädigen muss.

Und hinter den hochgestapelten seltsamen Früchten, die uns mehr durch ihre Form und Art als durch die Ueberzeugung von ihrem Werthe für den Gaumen bestechen, klettert allerlei Federvieh in Käfigen, auch Faul- und Gürtelthiere, Ameisen- und Nasenbären und das lustige Volk der Papageien und Affen, unter welchen uns frohe, grinsende Negergesichter zum Kaufe einladen.

Die Neger sind zumeist die lustigsten Gesellen, und nachdem sich die befreundeten Käufernachbaren soeben gegenseitig mit den langen Zuckerrohren gehörig durchgeprügelt haben, zerkauen sie ihre Waffen, um ihnen den süssen Inhalt auszusaugen.

Diesem kindlichen und kindischen Getriebe gegenüber erscheint der Indianer in seiner stoischen Ruhe doppelt auffällig. Der Sohn des heissen Landes nimmt Alles gelassen hin, und so unscheinbar seine Gestalt, so fest ist doch sein ganzes Wesen und seine Lebensweise einfach und manchmal fast ritterlich.

Selbst in den niedersten Volksclassen werden Streitigkeiten, insbesondere in Ehrensachen, in ganz solenner Weise ausgetragen, wenn auch der Stock allein hiebei die gewählte Waffe ist.

Der geschäftigste Tag ist seit jeher der Sonnabend, es ist dies der allgemeine Tag für die Begleichung aller Ausstände, und wird mit musterhafter Pünktlichkeit an dieser schönen Gepflogenheit festgehalten.

Die Bestreitung der Lebensbedürfnisse ist keine leichte Sache und wird um so schwieriger, je weiter man sich von der nationalen

Einfachheit, der Genügsamkeit mit Maiskuchen (tortillas) und Bohnen oder Linsen entfernt, ja zeitweise geradezu unerschwinglich. Selbst die überreichen Producte des Landes und der Umgebung sind infolge des Umstandes, dass sie den Arbeiter und Händler reich entlohnen müssen, und weil das Klima der Conservirung der Artikel so nachtheilig ist, nur zu enormen Preisen erhältlich, und überdies belasten die bedeutenden Eingangszölle jedes Einkommen ganz unverhältnissmässig.

Vera-Cruz ist, wie schon erwähnt, der einzige bedeutende Hafenplatz an der ganzen Ostküste der mexikanischen Republik. Es genoss seit der Gründung der ersten Niederlassungen durch die Spanier bis 1884 trotz seiner wenig sicheren Lage fast das ausschliessliche Monopol des Gütertransportes von Europa nach dem Innern Mexicos. Denn von hier ist der Weg nach der Hauptstadt Mexico, dem wichtigsten Gebiete des Consumes, kürzer als von irgend einem anderen Hafenorte der Ostküste aus, die überdies alle gar nur mehr oder weniger einfache Stapelplätze am freien Strande sind, dem die grösseren Dampfschiffe sich nicht nähern dürfen.

Nur Tampico könnte leicht eine Ausnahme von dieser Regel machen.

Ganz bedeutend hob sich die Macht von Vera-Cruz, als 1871 endlich die 424 *km* lange Hauptlinie Vera-Cruz—Mexico der mexicanischen Eisenbahngesellschaft vollendet war, deren Bau man von Vera-Cruz aus schon im Jahre 1842 begonnen hatte. Von Jahr zu Jahr steigerte sich nun der Verkehr und erreichte seinen höchsten Stand, als seit 1880 die Banquiers Bostons den Bau grosser Eisenbahnlinien von der Nordgrenze und von der Hauptstadt Mexico aus in Angriff nahmen, um die Nachbarrepublik zunächst wirthschaftlich an die Union zu fesseln und dieses Absatzgebiet durch die Bahnverbindungen den europäischen Industriestaaten zu entreissen. Dass diese mit amerikanischem Gelde gebaute Bahn auch von grosser politischer Bedeutung ist, liegt wohl auf der Hand.

Die Eröffnung der mexicanischen Centraleisenbahn im März 1884, welche in El Paso del Norte an das System der südlichen Pacificbahn der Union anschliesst und bis zur Stadt Mexico eine Länge von 1970 *km* besitzt, wurde von vielen als der Anfang des Niederganges von Vera-Cruz angesehen. Es bestand ja jetzt eine zweite Bahnverbindung nach den dichter bevölkerten Theilen von Mexico, die zu beiden Seiten des 20° nördl. Br. sich ausdehnen.

Auch bot die in amerikanischen Händen befindliche Bahnver-

waltung Alles auf, um mittelst niedriger Durchfrachten und durch Anwendung von Differentialtarifen den internationalen Verkehr an sich zu ziehen. Und in der That gingen 1885 die Einnahmen des Zollamtes von Vera-Cruz gegen das Vorjahr um 20% zurück, aber das war nur der Betrag des Zolles, der in den früheren Jahren für die Einfuhr von Eisenbahnmateriale entrichtet worden war, und diese hörte natürlich auf, als der grosse Bahnbau vollendet war.

Seit diesem Rückschlage hat sich der Einfuhrhandel von Vera-Cruz beständig in günstiger Weise entwickelt, obwohl zu der Eisenbahn von der Union nach der Stadt Mexico über El Paso del Norte zwei neue hinzugekommen sind, die über den Eagle-Pass und über Laredo, welche gegen die alte Verbindung eine starke Abkürzung des Weges bieten.

Die Eisenbahnen von der Union her haben weniger den alten Aussenhandel Mexicos an sich gerissen, sondern einen neuen Verkehr geschaffen; denn schon die sichere Erwartung der Eröffnung einer neuen Eisenbahn wirkt wahre Wunder in den Gegenden, welche sie durchziehen soll. Die mexicanischen Bahnen sind ebenso Pionniere der Cultur, wie die nordamerikanischen. Auf keinem Gebiete zeigt sich das auffälliger als auf dem des Bergbaues.

Man muss auch im Auge behalten, dass in der Hauptstadt, deren Handelsbedeutung von jeher die aller anderen mexikanischen Plätze um das Vielfache überwogen hat, die unbedingte Ueberlegenheit der neuen Ueberlandwege wegen der grossen Entfernungen bis zur Grenze allein aufhört und dass daher der alte Handelsweg über Vera-Cruz seine alte Bedeutung in den meisten Artikeln behaupten konnte.

Der Vera-Cruz-Weg ist als Wasserweg billiger als die lange Eisenbahnfracht von New-York oder New-Orleans und Galveston her, und darum behauptet er seine Stellung gegen alle Eisenbahnconcurrenz.

Die mexicanische Eisenbahn blieb der neuen Concurrenz gegenüber auch nicht müssig. Sie benützte zunächst die guten Einnahmen der Jahre 1882—1884 dazu, ihren Bahnkörper und ihr rollendes Material in einen sehr guten Stand zu setzen, und 1887 ging sie nach einigem Sträuben mit ihren Tarifen gewaltig herunter. Die in kurzer Zeit bevorstehende Eröffnung der Strecke Vera-Cruz—Mexico der interoceanischen Eisenbahn über Jalapa, welche somit eine wirkliche Concurrenzlinie der alten Bahn ist, wird die Lage von Vera-Cruz noch günstiger gestalten als bisher.

Die Ordnung und verhältnissmässige Blüthe, deren sich Mexico seit dem weisen Regimente des Porfirio Diaz zu erfreuen hat, kommt auch im Handelsverkehre von Vera-Cruz zum Ausdruck, noch weit mehr aber die Thatsache, dass der Präsident der Bundesrepublik Mexico eine möglichst strenge Centralisation einführt. Dadurch werden immer grössere Ländergebiete der Hauptstadt Mexico tributär, und in demselben Masse, als sich die Hauptstadt hebt, die jetzt von allen Seiten leicht durch Eisenbahnen zu erreichen ist, steigt mittelbar die Bedeutung ihres Hafens Vera-Cruz.

Soweit die Handelslage von Vera-Cruz von allgemeinen Verhältnissen abhängt, muss man sie als eine mindestens relativ günstige bezeichnen, die Stadt selbst aber hat mit wahrhaft bewunderungswürdiger Ruhe bisher fast Alles unterlassen, was den Handel an ihre Ufer fesseln kann. Vielleicht lässt sich keine ausgiebige Abhilfe dafür schaffen, dass in Vera-Cruz die Sterblichkeit 5% der Bevölkerung erreicht, dass hier also von 1000 Einwohnern jährlich $2^1/_2$mal so viele in ein besseres Jenseits eingehen als in London.

Aber dass an dem Damme des Zollhauses von Vera-Cruz kein Krahn steht, dass das Geleise der Eisenbahn, welches ins Zollhaus führt, nicht benützt werden darf, dass auf der kurzen Strecke von 550 *m*, welche die Eisenbahnstation von dem Zollhause trennt, keine Schienen gelegt werden, weil die Lastträger und Frachtenführer von Vera-Cruz thatsächlich ein ausschliessliches Privilegium auf die Beförderung der Handelslasten haben und dieses auch ausnützen, das sind alte, verrottete, wenn auch privilegirte Uebelstände, welche den Besuch des Hafens so vertheuern, dass man für eine Tonne Güter, die von Bord zur Eisenbahnstation gebracht werden, 35 Dollars Auslagen hat.

Und da die einflussreiche Clique der Spediteure mit den Arbeitern Hand in Hand geht, wird wohl so bald nichts geändert.

Zudem ist die Zahl der Lichterschiffe ungenügend, der Hafen leicht überfüllt, so dass die später ankommenden Schiffe zur Insel Sacrificios gewiesen werden, wo sie keine Handelsoperationen vornehmen können. An den zahlreichen Festtagen, die in Mexico gefeiert werden, ist das Zollhaus gesperrt und so auch während der 90—100 Tage, durch welche zwischen October und April die schweren Nordstürme herrschen, gegen die der Hafen nur wenig Schutz bietet.

Die Eröffnung der Eisenbahnen in die Union und die Furcht, dass auch Tampico bald Kopfstation einer Bahn werden könnte, rückte

Vera-Cruz die Nothwendigkeit vor Augen, seine Rhede in einen Hafen umzugestalten.

Doch bald erlahmte der Feuereifer der creolischen Unternehmer, und das mit so grossen Hoffnungen angefangene Werk wurde einfach an dem Tage aufgegeben, da die Gefahr nicht mehr acut war.

Auch der 1887 neuerdings begonnene Bau eines Wellenbrechers, der das Festland mit den Inseln Galeta und Gallega verbinden soll, kommt nicht zu Ende. Aber schon der Theil der Arbeiten, der fertig ist, hat die Folge, dass der durch den Südwind erzeugte Wellengang nicht mehr die Sinkstoffe aus dem Hafen entfernen kann, weil der Wellenbrecher ihn aufhält. Derselbe Damm, der bestimmt ist, den Hafen vor den Nordwinden zu schützen, ist Ursache, dass seine Tiefe sich vermindert.

Doch wird das Alles den Handel von Vera-Cruz so lange nicht schädigen, als kein leistungsfähiger Concurrenzplatz an der Ostküste Mexicos besteht. Und dieser wird Tampico sein, wie uns die Erfahrung aus den Vierzigerjahren unseres Jahrhunderts beweist.

Sollte die Agitation, aus Vera-Cruz einen Freihafen zu machen, von Erfolg gekrönt werden, so ist sogar eine Steigerung des Verkehres zu erwarten. Mexico hat ja in den Nordgrenzen ein wahres Paradies der Schmuggler, eine zollfreie Zone, welche 2500 *km* lang und 20 *km* breit ist, die an ihrem südlichen Rande von 800—900 Mann bewacht wird. Dagegen ist die Zollverwaltung in Vera-Cruz in den letzten Jahren streng.

Vera-Cruz ist ein Einfuhrhafen und bietet den Schiffen selten ausreichende Rückfracht, so dass die Tarife aus Liverpool nach Vera-Cruz um 100% höher sein müssen als die von Liverpool nach New-Orleans.

Der Handel von Vera-Cruz betrug:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Menge *q*	Werth Doll.	Menge *q*	Werth Doll.
1889 Waaren	1,461.110	19,082.148	282.957	9,316.362
Edelmetalle	—	—	3.261	10,978.344
1888 Waaren	1,123.798	14,991.234	262.788	6,320.244
Edelmetalle	—	—	3.109	10,377.582

Nicht weniger als ein Fünftel des Werthes der Einfuhr entfällt auf Baumwollstoffe, und zwar 1889 88.189 *q* (3·6 Millionen Dollars), 1888 73.497 *q* (3·1 Millionen Dollars).

Weit über drei Viertel des Werthes der Einfuhr liefert England, ein Zehntel Frankreich, den Rest die Union und Deutschland.

Die Einfuhr von Baumwollstoffen unterliegt in Mexico einem geradezu riesigen Zolle, der bei den ordinären Sorten, wie sie England liefert, bis auf 130% des Werthes steigt.

England wurde so zu Gunsten der einheimischen Baumwollindustrie zurückgedrängt, welche nur ordinäre Waaren erzeugt, weil die sogenannten „Indios", welche die Masse des Volkes bilden, sehr genügsam sind und jeder im Jahre nur etwa 15 Varas oder 12 Meter ordinärer Baumwollzeuge, sogenannte Estampados und Pintados verbraucht.

Zum Glücke für die Engländer hat ein französisches Consortium die einheimische Production monopolisirt und die Preise um 30% hinaufgetrieben.

Der Bedarf der besseren Bevölkerungsclassen, die etwa 3 Millionen von den 11·5 Millionen Einwohnern umfassen, ist auch nicht zu gross, wird aber noch im Bezuge aller feineren Industrieartikel für lange Zeit von Europa und den Vereinigten Staaten von Amerika abhängig bleiben.

Von den Schafwollwaaren (1889 8250 *q*) werden hier besonders die französischen begünstigt, weniger die englischen und die deutschen. In gewöhnlichen Hosenstoffen hat Mexico eine ansehnliche eigene Industrie.

Leinenwaaren kommen nur aus England, Seidenwaaren (1889 1109 *q*) überwiegend aus Frankreich:

Nahrungs- und Genussmittel mit Einschluss von Wein, Spiritus und Bier (1889 5,365.746 Dollars) senden Spanien und Frankreich.

In Metallwaaren decken Frankreich und Deutschland je 30% der Einfuhr, den Rest England und die Union. Die Höhe der Einfuhr ist abhängig von dem Bedarfe an Eisenbahnmaterialien.

Von Maschinen kommt die Hälfte aus England, 30% aus der Union.

Bergbaumaschinen gehen jetzt meist auf dem Landwege nach Mexico (1889 1·3 Millionen Dollars).

Für Galanteriewaaren haben Frankreich und Deutschland ein Monopol.

Mexico verbraucht viel einheimisches Papier, und nur Spanien führt ordinäre Waare ein.

In die Einfuhr von Droguen und Chemikalien theilen sich Frankreich, Deutschland, die Union und England.

Die Einfuhr von Petroleum, welches ebenfalls einem Zolle unterliegt, besorgt die Union. Die grössere ist Rohpetroleum, weil raffinirtes um vieles höher besteuert wird, so dass die in Vera-Cruz neu errichtete Petroleumraffinerie gute Geschäfte macht.

Zollfrei sind Kohlen (1889 430.000 *q*) und Quecksilber (6200 *q*); letzteres wird massenhaft bei der Gewinnung des Silbers verbraucht.

In der Ausfuhr sind, wie die Tabelle zeigt, Edelmetalle wichtiger als die Gesammtheit aller anderen Artikel, denn Mexico ist das erste Silberland der Erde. Dagegen ist die Ausfuhr von Erzen über Vera-Cruz nicht gross (1889 37.460 *q*), weil diese meist auf dem Landwege in die Union gehen.

Von den Erzeugnissen des Ackerbaues der Umgebung ist besonders hervorragend Kaffee, 1889 mit 118.905 *q* (5·4 Millionen Dollars), 1888 mit 58.044 *q*. Die Höhe der Ausfuhr ist zum grossen Theile abhängig von dem Kaffeeconsume des Binnenlandes.

Der mexicanische Kaffee ist ausgezeichnet, er findet seinen Hauptabsatz in England.

Unverarbeiteter Tabak (1889 4084 *q*) geht nach Deutschland und Frankreich, verarbeiteter (Cigarren) (5964 *q*) nach England.

Die Ausfuhr von Zucker und Kautschuk erreicht keine besondere Höhe; wichtiger ist die von Stroh des wilden Reises „Zacaton", das zur Erzeugung von Bürsten verwendet wird: 1889 20.676 *q*, Werth 505.000 Dollars.

Aus dem Thierreiche ist nur die Ausfuhr von Häuten und Fellen hervorzuheben: 1889 12.243 *q*, Werth 521.408 Dollars.

Die Edelmetalle werden zum grösseren Theile nach England, die Waaren nach Frankreich, der Union, Deutschland und Spanien versendet.

Es darf nicht unerwähnt bleiben, das die Union seit langem, namentlich aber seit dem Bestande der sogenannten Mac Kinley Bill, Alles daran setzt, mit Mexico eine Zollunion einzugehen, welche gegenseitig freie Einfuhr als Grundlage hätte; natürlich ginge diese Exportentwicklung der Union auf Kosten Europas.

Der Schiffsverkehr von Vera-Cruz umfasste:

					Zusammen	
	Dampfer	Tons	Segler	Tons	Schiffe	Tons
1889	676	768.115	478	59.705	1.154	827.820
1888	602	697.551	549	68.141	1.151	765.692

Der Tonnenzahl nach nimmt die spanische Flagge (1889 205.665 *t*) die erste Stelle ein; die amerikanische ist ihr fast gleich und vermittelt sicher eine grössere Menge von Frachten als die spanische, weil die Ward Line ihren Benützern grosse Erleichterungen gewährt. Ihnen folgen die britische, die französische, die mexicanische und die deutsche Flagge.

Die mexicanischen Schiffe treiben fast nur Küstenschiffahrt, welche ihnen allein vorbehalten ist, und nützen ihr Monopol derart aus, dass sie für die Fracht 30—50% mehr begehren als die ausländischen Schiffahrtsunternehmungen rechnen würden.

Vera-Cruz hat regelmässige Dampfschiffsverbindung mit Hamburg über Habana durch die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft, mit St. Nazaire und Bordeaux über Santander durch die Cie. Générale Transatlantique, mit Liverpool über Bordeaux durch die West-India und Pacific Steam-Ship Cy. und die Harison Line, mit Santander und Cadiz über Habana durch die Compañia transatlantica española und mit New-York durch die Cy. F. Alexandre and Sons.

Die Post aber geht zum grössten Theile über New-York und braucht von dort über Laredo 6 Tage und über den Eagle-Pass 6½ Tage.

Von der Pa. Collal (Anton Lizardo), die 25 *km* südlich von Vera-Cruz liegt und einen guten Hafen hat, geht ein Kabel nach Habana.

In Vera-Cruz haben Consulate: Belgien, Chile, Columbia, Costarica, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Grossbritannien, Guatemala, Honduras, Italien, Niederlande, Salvador, Schweden, Norwegen, Spanien, Venezuela, Vereinigte Staaten von Amerika (G.-C.).

Wir haben schon erwähnt, dass man in Vera-Cruz Tampico fürchtet, denn diese Stadt liegt an dem tiefen, bis in ihr Weichbild vollkommen schiffbaren Flusse Tamesé, dessen Einfahrt leider durch eine Sandbank, die „Barra", versperrt ist.

Doch als die Amerikaner 1846 während des Krieges mit Mexico

die Stadt besetzt hatten, schufen sie in wenigen Monaten eine tiefe Fahrrinne durch diese Bank und das Hochplateau von Mexico wurde über Tampico mit Waaren versorgt. Nach dem Abzuge der Amerikaner versandete bald wieder der Canal, und in den Strassen von Tampico weideten Hirsche. Da aber zwei Eisenbahnlinien nach Tampico hinunter im Bau sind, die man doch einmal vollenden wird, so wird trotz aller Intriguen der Kaufleute von Vera-Cruz auch Tampico zu einem guten Hafen kommen.

Der Hafen von Yucatan, dem reichsten Staate von Mexico, ist Progresso. Die grossen Dampfer können nur in beträchtlicher Entfernung, fast ausser Sicht vom Lande vor Anker gehen, und die Ueberfahrt nach dem kleinen hölzernen Molo dieses Haupthafens von Yucatan ist bei einigermassen hohem Seegange gefährlich genug. Progresso hat Eisenbahnverbindung über Merida mit Campêche. Es ist eine Schöpfung der neuesten Zeit, hervorgerufen durch das rasche Aufblühen des Handels von Yucatan.

Die Ausfuhr von Henequen oder Sisalhanf hat ungeahnte Dimensionen angenommen. So wurden 1889 243.968 Ballen Sisalhanf fast ausschliesslich nach den Vereinigten Staaten von Amerika ausgeführt, ferner 80.000 *q* Blauholz, Ochsenhäute und Rehfelle.

Die starke Ausfuhr hat eine bedeutende Einfuhr zur Folge, von der etwa ein Drittel auf Deutschland entfällt.

Den Hafen besuchten 1889 810 Schiffe mit 545.894 Reg.-Tons. Die meisten waren mexicanische Küstenfahrer, dann nordamerikanische, britische, spanische und deutsche Schiffe.

Westindische Häfen.

In einem geschlossenen Bogenzuge von mehr als 2000 Seemeilen Länge bilden die Antillengruppen, welche wir mit dem gemeinsamen Namen Westindien bezeichnen, an der Seite des schmalen Isthmus von Panama gleichsam ein zweites Bindeglied zwischen dem massigen Norden und Süden des amerikanischen Continentes und schliessen das Karaibenmeer gegen die Fluten des atlantischen Oceans ab.

Ein kurzer Blick auf die Karte unterrichtet uns über deren tropische Lage vom 10. Grad nördl. Br. bis über den Wendekreis des Steinbockes, allwo in fast ununterbrochener Gleichmässigkeit der Nordostpassat über die See und die Inseln streicht und die Glut der fast senkrecht einfallenden Sonnenstrahlen lindert.

Vier Jahrhunderte sind verflossen, seit durch die Entdeckungen des grossen Columbus das Inselreich als eine Vorpostenkette der neuen Welt den Reichen des Ostens erschlossen wurde, denn schon im Jahre 1492 erfolgte durch ihn die Entdeckung der Insel Cuba, St. Domingo (Haïti), 1494 die von Jamaica und Portorico, 1495 die der Karaiben und schon 1498 auch die südlichste der Inseln, welche zu den Antillen gerechnet werden, jene von Trinidad.

Der Vernichtungskrieg, welcher seit der Besitzergreifung des westindischen Inselreiches für die Krone Spaniens gegen die Ureinwohner, die Karaiben und Arowaks geführt wurde, endete mit der fast völligen Entvölkerung derselben, und die westindischen Besitzungen bildeten kaum mehr als eine Quelle der Ausbeutung, der Handel zwischen ihnen und der alten Welt war ein Monopol, und ihr Export sogar ausschliesslich nach einem einzigen spanischen Hafen, Sevilla, und erst später nach Cadix beschränkt.

Die ungenügende Leistungsfähigkeit europäischer Elemente zur Colonisation und die systematisch und grausam betriebene Verdrängung

der Ureinwohner konnten somit nur zum Ruine vieler der kaum gegründeten Küstenansiedlungen führen, während die reichen Innengebiete der Inseln den Europäern noch fast vollends unbekannt waren.

Daher wurde schon im XVI. Jahrhundert zur Hebung des wirthschaftlichen Werthes der Colonien und um den gänzlichen Untergang des mühevoll begonnenen Werkes der Cultur hintanzuhalten, mit der Importation von Negersclaven begonnen.

Mit dem gleichen Zeitpunkte begann jedoch auch die Periode der Besitzstreitigkeiten; denn mit der intensiven Immigration nach Westindien, insbesondere durch das Auftreten der Flibustier wurde das Gefühl staatlicher Zusammengehörigkeit schwächer und es musste um so früher zum Zusammenbruche der spanischen Macht kommen, als namentlich Franzosen, Engländer und Holländer bemüht waren, sich um jeden Preis an dem Mitbesitze der fruchtbaren Gebiete Westindiens ihr Antheil zu erringen.

Die hieraus folgenden Conflicte der Culturstaaten haben der Geschichte Westindiens gar manches mit Blut getränkte Blatt geliefert. Demungeachtet fällt die Blüthezeit fast aller Inseln des Antillenreiches in die Zeit jener Kämpfe, d. i. in das XVII. Jahrhundert, in welchem die reichlichste Gründung europäischer Ansiedlungen erfolgte.

Heute entfällt von dem 245.516 km^2 betragenden Areale der Antillen noch immer mehr als die Hälfte, und zwar die weitaus reichere Hälfte, auf Spanien, während dem Besitzumfange nach zunächst die freien Neger- und Mulattenstaaten von Haïti und St. Domingo, dann Grossbritannien, Frankreich, die Niederlande, Dänemark und endlich auch die centralamerikanische Republik Venezuela an dem Mitbesitze in Westindien ihren Antheil haben.

Die Bevölkerung dieser Gesammtgebiete, welche, die Weissen mit einem Drittel eingerechnet, kaum 4½ Millionen Seelen beträgt, muss wohl als eine ganz spärliche bezeichnet werden, wenn man damit die Bevölkerungsdichte mancher ostindischer Inseln, zum Beispiel Javas vergleicht.

Sie sank trotz der in den 1860er Jahren besonders starken Zubringung von indischen Coulies und Chinesen, welche als werthvolle Arbeiter bestimmt waren, den Neger als Sclaven zu ersetzen, immer tiefer und mit ihr auch die Productionsfähigkeit aller westindischen Colonien.

Auch konnte sich die Bevölkerungszahl trotz der gänzlichen Aufhebung der Sclaverei, in welcher Spanien als letzter Staat folgte, kaum sehr heben.

Die wunderbaren Länder, deren Reichthum nur zum Geringen im Werthe von Mineralien, wohl aber in der ausserordentlichen Fruchtbarkeit des Bodens gelegen ist, harren daher auch heute noch des Zuströmens der Immigration, für welche fast vier Fünftel unbebauter Gründe zur Verwerthung bereit stehen.

Die Ursache des geringen Andranges von Ansiedlern ist kaum zu ergründen, doch mag nicht mit Unrecht auf die Gefahren des Klimas und auf den Umstand hingewiesen werden, dass reicher Lohn nur mit jenem Aufwande an Mühe und Arbeit zu gewärtigen steht, welchem sich nur ein bescheidener Theil unternehmender Colonisten gewachsen fühlt.

Eine Steigerung der wirthschaftlichen Bedeutung der westindischen Inselwelt durch den Ausbau des Panamacanales ist zwar abermals in die Ferne gerückt, doch ist die Schiffahrt im Grossen, für welche Westindien eine kaum 14tägige Entfernung von Europa bedeutet, in stetem Aufschwunge begriffen.

Sie bewegt sich rücksichtlich der Dampferlinien nach bestimmten Centralpunkten und in bestimmten und sicheren Passagen, und erleidet selbst zur Zeit der gefürchteten Stürme des Winters, der Cyklone, keine Einbusse, während der Verkehr der Segelschiffe wie überall ein immer beschränkterer wird.

Demungeachtet muss auch die Segelschiffahrt zwischen Europa und Westindien als eine geradezu ideale betrachtet werden, und derselbe Passat, unter dessen mildem und stetigem Zuge die Segelfahrzeuge in circa 20 Tagen aus dem europäischen nach dem amerikanischen Mittelmeer gelangen, ermöglicht auch jederzeit den Verkehr zwischen den einzelnen Inseln der grossen und kleinen Antillen und ihrer zahllosen abseits der grossen Dampferstationen liegenden Häfen und Buchten. Für den Yachtsport kann ein dankbareres Feld der Unternehmung kaum geboten werden.

Während auf den grossen Antillen die Linien ihrer Küsten in unübersehbar fernen Strecken und von hohen Gebirgszügen überragt, das Gepräge von Festland tragen, zeigen insbesondere die kleinen Antillen ihren düsteren vulkanischen Charakter.

Obwohl die ersteren die höheren Gebirgszüge aufweisen und die höchsten Spitzen derselben auf Cuba bis zu 2560 *m*, auf Jamaica bis zu 2236 *m* und auf St. Domingo sogar mit 3140 *m* in die Lüfte ragen, während der höchste Bergesgipfel auf den kleinen Antillen (Dominica) nur bis 1600 *m* hinanreicht, scheinen doch die letzteren imposanter.

Die Ostküsten aller dieser Inseln, welche dem Passate und dem

Anpralle der See die Stirne bieten, geben sichtbares Zeichen vom Kampfe mit diesen elementaren Mächten. Stets brandet die See und der Wind wiegt die Kronen der Gewächse, welche die östlichen Gefilde bedecken.

Fast vor allen Inseln lagern meilenweite Korallenbänke, welche den Seefahrenden zur Vorsicht zwingen. Insbesondere gilt dies jedoch von den östlichen Gestaden, auf welchen schon in Anbetracht der Seeverhältnisse keine Niederlassungen gegründet sind, welche als Hafenplätze bezeichnet werden können.

Alle Hafenplätze liegen an den westlichen Uferseiten, d. h. in Lee der Inseln, und sind meist vollkommen seestille Buchten, über welche jedoch gleichwie über die Landgebiete der Passat kühlend dahinstreicht. Nur wenige der kleinen Inseln sind niedrig oder mit flach verlaufenden Ufern; die meisten haben, insbesondere im Osten, schroffe Abhänge, über welche zur Regenzeit gewaltige Wassermassen tosend in die See stürzen.

Wer je das Glück geniessen konnte, einen Theil, ja selbst nur eines der minder bedeutenden Eilande der Antillen zu sehen, die sich wie eine Perlenreihe von den Mündungen des Orinoco bis zur Halbinsel Florida erstrecken, wird die empfangenen Eindrücke nie vergessen.

Die geringen Entfernungen zwischen den einzelnen Inseln gewähren den gleichzeitigen Anblick mehrerer, und insbesondere bietet die Passage zwischen den Inseln bei Tageszeit ein äusserst reizvolles Bild. Die brandende und tosende See, die starren Vulcane, die herabstürzenden Bäche, die kühne Vegetation, welche fast überall bis zur salzigen Flut herniedersteigt, die Riffe und das Leben und Treiben der Thierwelt fesseln derart, dass man in Verlegenheit ist, welchem Bilde man die Aufmerksamkeit zuwenden soll.

Nach Millionen zählt die befiederte Welt, welche in allen erdenklichen Arten von Land- und Seevögeln die Gestade der Inseln oder die Scharen sich tummelnder Seethiere umkreisen, unter welch letzteren insbesondere die Potwalle sich durch ihre Wasserkünste kenntlich machen.

Die balsamischen Düfte der tropischen Flora erfüllen meilenweit nach See die Atmosphäre, und wenn die Linie der Inselreihe durchbrochen ist, wird es fühlbar, wie der Passatwind durch die enggefügte Reihe derselben abgeschwächt dahinweht und der Seegang ein merklich geringerer wird.

Die Navigation nach den in Lee der Inseln gelegenen Häfen gleicht der in einem Binnengewässer, und nur wenige der kleineren Inseln,

die von den brandenden Fluten rings umspült werden, bieten dem Küstenschiffer kleine Unannehmlichkeiten, wie beispielsweise bei Montserrat, wo Mann und Gut aus dem Fahrzeuge nur ans Ufer gebracht, dann aber in Kübeln mittelst Drahtseil auf die Terrasse der steil abfallenden Insel befördert werden müssen.

So gewährt das Segeln zwischen den Antillen, welches mit seltenen Ausnahmen zur Zeit der westindischen Drehstürme keine Schwierigkeiten bietet, den höchsten Genuss in reizvollstem Wechsel.

Die Gleichheit der Tage, die insbesondere im Winter milde und doch warme Temperatur, die erquickenden Nächte, durch deren Aether die Sternbilder des grossen Bären und des südlichen Kreuzes zumeist gleichzeitig erblickt werden, üben noch immer denselben Zauber, mit dem sie vor vierhundert Jahren das Herz des sonst kühl denkenden Columbus umfingen.

Es wäre mehr als lohnend, die Wunder dieser Inselwelt, welche von kaum 50 zu 50 Meilen verlockende Häfen zur Aufnahme bietet, im Detail zu betrachten, doch es fehlt der Raum. Hier sollen jene Häfen und Inseln, insoweit dieselben als die Repräsentanten der Colonialmächte und als die Handelscentren für den Weltverkehr mit Westindien hervorgehoben werden müssen, im Nachfolgenden besprochen werden.

Cuba. Habana.

Von den unermesslichen Gebieten des neuen Welttheiles, welche einst der Krone Spaniens angehörten und unter Karl V. den stolzen Ausspruch rechtfertigten, dass „in seinem Reiche die Sonne nicht untergehe“, hat Spanien nur wenige Inseln der Antillen aus dem Zusammenbruche seiner einst weltbeherrschenden Macht zu retten vermocht.

Unter diesen nimmt Cuba, die grösste, bevölkertste und reichste der Antillen und zugleich die werthvollste Colonie Spaniens, unser Interesse in erster Linie in Anspruch. Cuba, „die Königin der Antillen“ oder auch „die Perle der Antillen“, wie sie zumeist genannt wird, erstreckt sich in raupenförmiger Gestalt von dem nur 45 Seemeilen breiten Windward-Canal, welcher die Insel von Haïti trennt, in einer Länge von 650 Seemeilen und bei einer zwischen 27 und 90 Seemeilen wechselnden Breite bis in die Einfahrt des mexikanischen Golfes hinein.

Die Natur hat der Insel mit verschwenderischer Fülle alle

Gaben verliehen, welche geeignet wären, dieselbe zu einem Paradiese und zur unversiegbaren Quelle des Reichthums zu machen. Ihre Lage zunächst dem nordamerikanischen Continente sichert ihr den Absatz ihrer tropischen Producte vor allen anderen Concurrenten, ihre zahlreichen vortrefflichen Häfen, von welchen Habana, Matauzas und Baracoa an der Nordküste, Batabano, Cienfuegos und Santiago an der Südküste vorzüglich zu erwähnen sind, erleichtern den Austausch ihrer Producte mit den Erzeugnissen der gewerbefleissigen kälteren Klimate.

Cuba wurde von Columbus am 28. October 1492 entdeckt und Juana benannt; später erhielt sie den Namen Ferdinandina, beide Namen mussten jedoch im Laufe der Zeit dem einheimischen wieder weichen.

Columbus hielt Cuba bis zu seinem Tode für einen östlichen Vorsprung des Festlandes; erst durch die im Jahre 1508 erfolgte Umschiffung Cubas durch Ocampo wurde der Inselcharakter des Landes festgestellt. 1511 wurde die Insel von Diego Velasquez bleibend besetzt und besiedelt; es erfolgten in rascher Folge die Gründung von Buracoa, Santiago, Trinidad und anderer Orte mehr, 1519 jene von Habana. Seither ist Cuba, ausgenommen eine kurze Unterbrechung im Jahre 1762, im spanischen Besitze verblieben.

Diese vielversprechende Entwicklung der Insel gerieth durch die bis zum Jahre 1560 erfolgte gänzliche Ausrottung der Indianer, deren Ersetzung durch Negersclaven nur allmälig den hiedurch bewirkten wirthschaftlichen Nachtheil ausgleichen konnte, durch die engherzige Colonialpolitik der damaligen Zeit, hauptsächlich aber durch den Umstand ins Stocken, dass in der zweiten Hälfte des XVI. Jahrhunderts der Strom der goldgierigen europäischen Einwanderer sich mehr den neu entdeckten Festlandsgebieten zuwendete.

Auch liessen die unaufhörlichen aufeinanderfolgenden Kriege des Mutterlandes mit Frankreich, England und Holland, deren Schauplatz sich stets über Westindien erstreckte, nicht minder die Brandschatzungen der Flibustier durch $1^1/_2$ Jahrhunderte Cuba nicht zur Ruhe kommen. Erst in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts fand ein nennenswerther Aufschwung von Handel und Wandel statt. Anstoss hiezu gab die 1762 erfolgte Occupation von Habana und seiner Umgebung durch die Engländer unter Lord Albemarle. Obwohl England schon nach zehn Monaten Habana gegen Florida eintauschte, war doch die kurze britische Herrschaft dauernd von den wohlthätigsten Folgen für die Insel.

Entgegen dem von den Engländern selbst in ihren Colonien damals noch befolgten Abschliessungssystem gaben sie sogleich Handel und Verkehr auf Habana gänzlich frei und erweckten dadurch mit einem Schlage den Landbau und die industrielle Production aus ihrer bisherigen Lethargie. Spanien sah sich nach Wiederbesitzergreifung der Insel genöthigt, den geänderten Verhältnissen wenigstens zum Theile Rechnung zu tragen. Zunächst wurde (1765) der freie Verkehr Cubas mit Spanien gestattet, nach dem nordamerikanischen Freiheitskampfe wurden Habana und Santiago dem Handel der fremden Nationen eröffnet, und 1790 wurde auch der Sclavenhandel freigegeben. Die französische Revolution, welche zahlreiche Flüchtlinge aus dem benachbarten Haïti und aus Frankreich nach Cuba brachte, wodurch der Insel intelligente und arbeitsfreudige Elemente zugeführt wurden, gab dem zunehmenden Aufschwunge der Colonie neue Impulse.

Aber erst als im Jahre 1818 allgemeine Handelsfreiheit ertheilt wurde, also zu einer Zeit, während die Colonien aller anderen Staaten noch in den Fesseln des strengsten Prohibitivsystems lagen, war die letzte Schranke auf dem Wege entfernt, auf welchem Cuba nunmehr rasch zu einem Zustande der Prosperität aufstieg, welcher diese Insel weit über alle anderen westindischen Colonien erhob.

Der Vorsprung, den Cuba damals erhielt, ist selbst in der Gegenwart, in welcher aus später erörterten Ursachen auch auf Cuba ein Stillstand, wenn nicht ein Rückschritt zu verzeichnen ist, von den übrigen Inseln der Antillen nicht mehr eingeholt worden.

Mit dem zunehmenden Wohlstande wuchsen aber auch der Parteienhader und die Zerwürfnisse im Innern; seit 1812, in welchem Jahre die erste vom freien

Habana.

Neger Aponte angestiftete Sclavenempörung unterdrückt wurde, waren Negeraufstände etwas Gewöhnliches. Aber auch das in den früheren Jahrhunderten nie ernstlich getrübte Verhältniss der Colonie zum Mutterlande machte einer tiefgehenden Unzufriedenheit Platz, die sich in einer Reihe von Verschwörungen und blutigen Aufständen äusserte. Es bildete sich eine starke Partei im Lande, welche den Anschluss Cubas an die Vereinigten Staaten Nordamerikas anstrebte und von letzterer Seite moralische und materielle Unterstützung fand.

Selbst officiell traten die Unionstaaten in diese Bewegung ein, indem sie 1848 der spanischen Regierung eine Million Dollars für die Ablösung Cubas boten, und trotz der Zurückweisung dieses Antrages konnte noch zehn Jahre später im nordamerikanischen Senate ein Antrag, wenn auch erfolglos, zur Sprache kommen, Spanien 30 Millionen Dollars für Cuba zu bieten.

Als Ursache der Missstimmung der Cubaner mag nicht allein die schwere finanzielle Belastung, welche der zu hohem Reichthum gelangten Colonie auferlegt wurde, angesehen werden, mehr noch muss dieselbe in dem vom Mutterlande geübten politischen Regierungssystem gesucht werden, welches den eingeborenen Elementen jedwede Einflussnahme auf die Geschäfte des eigenen Landes benahm, dieselben von der Erlangung von öffentlichen Aemtern ausschloss, dem Gouverneur sowie den Beamten fast absolute Machtbefugnisse einräumte und jede freiheitliche Regung unterdrückte. Alle diesbezüglich von den Cubanern erhobenen Beschwerden und Forderungen blieben unberücksichtigt, und so war es nur eine natürliche Consequenz, dass, als 1868 die Revolution in Spanien ausbrach, sofort auch auf Cuba der schon lange vorbereitete Aufstand in hellen Flammen aufloderte.

Am 10. October des genannten Jahres wurde von Carlos Manuel Cespedes, einem der Führer der Reformpartei, auf dem Felde von Yara die Unabhängigkeit Cubas proclamirt. Ueber zehn Jahre dauerte nun der mit wechselndem Glücke und von beiden Seiten mit grosser Strenge und Grausamkeit geführte Krieg, in welchem die Cubaner von den amerikanischen Republiken als kriegführende Macht anerkannt wurden und mannigfacher Unterstützung, besonders von Seiten der nordamerikanischen Union theilhaft wurden.

Erst 1878 gelang es den Spaniern unter Marschall Jovellar, dem Insurrectionskrieg ein Ende zu machen. Eine Versöhnung der Parteien ist aber seither nur in geringem Masse eingetreten. Die fortdauernd schwere, durch die Kriegsschulden noch gesteigerte Steuerbelastung bei gleich gebliebener politischer Unselbständigkeit, endlich die grausame Art, auf welche der Insurrectionskrieg auf beiden Seiten geführt wurde, hat einen fast unausrottbaren Hass gegen das Mutterland erzeugt.

Heute gravitirt Cuba nicht nur geographisch, sondern auch wirthschaftlich viel mehr nach der Union als gegen Spanien, und von Seiten Nordamerikas geschieht alles Mögliche, diesen Riss, welchen weder die Nationalität noch die Religion verkitten können, grösser zu machen; ja die Mac Kinley-Bill kann in Cuba eine Katastrophe herbeiführen.

Cuba wird der Länge nach von einer Bergkette durchzogen, welche dem Westen der Insel den Charakter eines Hügellandes gibt, im Osten aber sich zu bedeutenden Höhen erhebt (Sierra de Tarquino 2375 *m*). Zahlreiche Flüsse, welche zwar zumeist nicht schiffbar sind, aber zur Bewässerung der Culturen und zum landschaftlichen Reize der Thäler wesentlich beitragen, entspringen diesem Gebirgszuge.

Die Naturschönheiten Cubas zeichnen sich durch ihre Lieblichkeit und Mannigfaltigkeit aus. Schöne fruchtbare Thäler im Vordergrunde, mächtige Wälder und Gebirgsscenerien im Hintergrunde, allerwärts eine üppige Vegetation, wie sie nur die oceanische Feuchtigkeit im Vereine mit der tropischen Sonne hervorbringen kann, und über all dem ein in wunderbarer Klarheit strahlender Himmel vereinigen sich zu dem entzückenden Bilde einer cubanischen Landschaft.

Das Klima Cubas ist ein ausgesprochen tropisches, wird aber

durch die frischen Seebrisen gemildert und kann im Innern des Landes als gesund bezeichnet werden. Im Allgemeinen lebt der Europäer in Habana angenehmer als in Madrid oder Sevilla mit ihrem extremen Klima und drückend heissen Sommer. Die mittlere Jahrestemperatur beträgt für Habana 25·3° C., die mittlere Temperatur des kältesten Monats wurde für denselben Ort mit 22·2° C., jene des wärmsten mit 28·0° C. ermittelt.

Wie auf den meisten Antillen, gibt es auf Cuba eine trockene und eine Regenzeit. Für Habana und den nordwestlichen Küstenstrich fällt erstere in die Monate vom November bis Mai, letztere in die Sommermonate. In der heissen regnerischen Jahreszeit tritt an den zum Theil sumpfigen Küstenstrichen, besonders im westlichen Theil bei Habana, meist das gelbe Fieber auf; mit dem Eintritte der „Northers", welche vom November bis April in kurzen Intervallen und heftig wehen, verschwindet gewöhnlich der unheimliche Gast.

Cuba ist sehr fruchtbar; es sind jedoch noch weite Ländereien vorhanden, welche der Urbarmachung harren. Bei einem Gesammtareale von 118.833 *km*² schätzt man die Fläche fruchtbaren, aber noch uncultivirten Bodens auf 20 Millionen Acres; 20 Millionen Joch sind noch von Urwald bedeckt. Es ist also für Einwanderer noch ein weites Feld lohnender Thätigkeit offen.

Die Einwohnerzahl Cubas betrug nach dem Census von 1880: 1,521.684, hievon 988.624 Weisse, 489.249 Farbige und 43.811 Coulies; dies gibt 13 Einwohner auf den Quadratkilometer. Dermalen wird die Bevölkerung auf mehr als 1,700.000 Seelen geschätzt.

Cuba hat, wie vorhin angedeutet, in den letzten Jahrzehnten einen wirthschaftlichen Niedergang zu verzeichnen; die Ursachen dieser Erscheinung liegen nicht allein in den die Production lähmenden Wirkungen der Insurrectionskriege und ihren finanziellen Nachwehen, in den durch die Ueberproduction erschwerten Absatzverhältnissen für den Hauptausfuhrsartikel der Insel, den Zucker, sondern auch in dem Mangel an Arbeitskräften, der sich hier wie auf allen Antilleninseln seit der Sclavenemancipation fühlbar gemacht hat.

Die Sclaverei hat auf Cuba länger als irgendwo sonst in Amerika gedauert.

Obwohl schon seit 1821 gesetzlich verboten, hat doch die Sclaveneinfuhr bis in die Siebzigerjahre gedauert. Die Sclaverei selbst wurde erst 1870 im Principe und 1880 thatsächlich aufgehoben. Wenn die Sclavenemancipation auf Cuba trotzdem relativ nicht so schädliche Folgen gehabt hat wie anderwärts, so hat das seinen

Grund darin, dass die Negerbevölkerung infolge der schrittweise vorbereiteten Befreiung von dem hier wie in allen spanischen Colonien milderen Joche der Sclaverei sich verhältnissmässig leichter der freien Arbeit anbequemte, noch mehr aber in dem an und für sich günstigen Zahlenverhältnisse der Weissen zu den Farbigen, was schon darauf hinweist, dass auf Cuba ein grosser Theil der weissen Bevölkerung selbst an der Bodencultur thätig mitwirkt. Trotzdem musste auch, wie aus der vorhergegebenen Einwohnerstatistik hervorgeht, dem Mangel an Arbeitskräften durch Einfuhr von Coulies (zumeist Chinesen und Yacateken) geschritten werden.

Der Wohlstand der Insel Cuba beruht auf den Producten des tropischen Ackerbaues, und zwar solcher Pflanzen, welche die Europäer eingeführt haben, Zucker (1508), Kaffee (1709) und heimischen Tabak; der Viehzucht und der Ausbeute der reichen Schätze des Landes an Mineralien wird erst in den letzten Jahren einige Beachtung geschenkt.

Aber wir dürfen nochmals daran erinnern, dass nur erst der zehnte Theil der Insel wirklich unter Cultur genommen ist und dass die Einwohner jährlich Millionen Dollars für Nahrungs- und Genussmittel ins Ausland senden, von denen das Meiste im Lande erzeugt werden könnte.

Die wichtigste Culturpflanze Cubas ist das Zuckerrohr, welches im Volke der „König der Insel" genannt wird. Seit der Ausfuhrzoll auf Zucker aufgehoben worden ist, hat man auf Cuba grosse Flächen nur mit Zuckerrohr bepflanzt. Auch verarbeitet jetzt nicht mehr jeder kleine Pflanzer selbst sein Rohr, sondern zerkleinert es nur und führt es einer Centralingenio zu, wo man mit modernen amerikanischen und europäischen Maschinen arbeitet und für den einheimischen Markt und Spanien auch Raffinade herstellt.

Langsam vermehrt sich die Zahl schmalspuriger leichter Eisenbahnen, die zunächst für den Transport des Zuckerrohres bestimmt sind, und dadurch wird es Cuba ermöglicht, billiger als früher zu produciren und auf dem Weltmarkte trotz der enormen Ausdehnung der Erzeugung von Rübenzucker concurrenzfähig zu bleiben. Aber diese ausschliessliche Begünstigung des Baues des Zuckerrohres birgt auch schwere Gefahren für Cuba, denn der Preis des Zuckers ist abhängig von der Speculation in New-York und London, und ein Preisfall in diesem Artikel hat fürchterliche Folgen für den Wohlstand der Insel.

Legende zum Hafen von Habana.

A Innerer Hafen, **B** Bucht (Ensenada) de Marimelena, **C** Schwimmdock, **D** Seearsenal, **E** Fruchtmagazin, **F** Leuchtfeuer, **G** Pulvermagazin, **H** Waarenhäuser, **I** Regla-Sandbank, **J** Gasometer, **K** Militär-Baracken, **L** Promenade Paseo de Tacon, **M** Christina-Bahnhof, **N** Prado, **O** Platz Isabella la Catolica, **P** Platz Campo de Marte, **Q** Batterie la Reina, **R** Bahnhof Regla, **S** Concha-Bahnhof, **T** Principe Alfonso-Strasse, **U** Galiano-Strasse, **V** Belascoain-Strasse, **W** Kathedrale, **X** Reina-Strasse, **Y** Infante-Strasse, **Z** Tretmühle. — 1 Universität, 2 Plaza de Armas, 3 S. Francisco-Platz, 4 Cerro-Strasse, 5 Friedhof S. Lázaro, 6 Spitäler S. Lázaro, 7 Zollamt, 8 Admiralität, 9 Militärspital, 10 Christina-Strasse.

Hafen von Habana (Massstab 1 : 42.500; Sonden und Höhen in Metern).

(Legende siehe auf Seite 180.)

Die Ernte wird für 1889 auf 5,440.000 *q* Zucker und 940.000 *q* Melasse, für 1888 auf 6,570.000 *q* Zucker und 1,580.000 *q* Melasse geschätzt.

Stabiler sind die Ergebnisse des Tabakbaues. Dieselben hängen nur von der Ernte auf Cuba und nicht von internationalen Conjuncturen ab, weil der auf Cuba erzeugte Tabak von der Natur ein Privilegium besitzt, ein Aroma nämlich, das nirgends auf der Welt erreicht wird. Für den Tabakbau findet man auch immer geschickte und willige Arbeiter, die auf den Zuckerplantagen oft schwer zu beschaffen sind.

Der Tabakbau wurde auf Cuba erst im XVII. Jahrhundert in ausgedehntem Massstabe begonnen. Den besten Cigarrentabak der Welt liefert die flache Westspitze der Insel, die Vuelta Abajo, d. h. der Weg ins Tiefland. Man unterscheidet hier die „Medio Vuelta Abaja“ um Pinar del Rio und die Vuelta de Partido bei Habana. Aus diesen beiden Gebieten stammen die Habanatabake, die sich durch ein volles, durchdringendes, blumenreiches Aroma auszeichnen. Die mittleren und östlichen Theile der Insel nennt man Vuelta Arriba, sie liefern die sogenannten Cubatabake und in guten Jahren trägt das im Tabakbau investirte Capital 10 bis 35%. Eben deshalb werden seit 1888 in England, Australien und Neuseeland Actiengesellschaften gegründet, um Landgüter (Vegas) und Cigarrenfabriken auf Cuba zu erwerben. Im Jahre 1888 wurden für ein Quintal (46 *kg*) Vuelta Abajo Einlageblätter 30 – 80 Dollars Gold gezahlt.

Der Tabakbau der Insel ist nicht im Stande, die Ansprüche des einheimischen Verbrauches, der Ausfuhr und der Industrie zu befriedigen, es kommt daher vor Allem Puertoricotabak zur Einfuhr.

Die Erzeugung von Zucker, Rum, Cigarren und Cigaretten sind die wichtigsten Industrien von Cuba.

Auch die Viehzucht macht bemerkenswerthe Fortschritte. Man sucht sich also wenigstens etwas von der Alleinherrschaft des Zuckerrohrs zu befreien. Engländer errichten Pflanzungen von Henequen und anderen Faserpflanzen und die Eingeborenen wenden der Viehzucht ziemliche Aufmerksamkeit zu.

Für den Handel haben ferner grösseren Werth Honig, Wachs, Hölzer und in neuester Zeit Schwämme, ferner Kupfer- und Eisenerze aus dem Osten der Insel.

Der Hauptort der Insel ist Habana. Am westlichen Theile der Nordküste, wo sich mehrere Handelsstrassen kreuzen, gelegen, ist Habana, genauer San Christobal de la Habana, einer der ersten Handelsplätze der Erde.

Die Stadt liegt an einer ganz eingeschlossenen Bucht, der Lagida, welche sich kleeblattförmig in die drei Becken Regla oder Marimelena, Guasabacoa und Atares theilt. Der Hafen ist einer der schönsten und sichersten der Welt und könnte über 1000 Schiffe fassen; ein circa 2000 *m* langer gemauerter Quai gestattet selbst den grössten Schiffen das Anlegen, auch ist ein grosses Schwimmdock vorhanden.

Die Einfahrt, welche an ihrer engsten Stelle nur 360 *m* breit ist, wird durch das Fort San Salvador (westlich), durch Fort Morro (östlich) und durch das neuerer Zeit erbaute ausgedehnte Fort Cabanna

beherrscht. Landseite und Hafen werden durch eine Kette von Batterien und Forts gedeckt. Vom Hafen aus gesehen bietet Habana einen sehr malerischen Anblick. Vom Hintergrunde einer von Pflanzungen, Gärten, Landhäusern und kleinen Ortschaften bedeckten blühenden Gegend sich abhebend, zeigt sich dem ankommenden Reisenden das unendliche Häusermeer der Grossstadt, angenehm unterbrochen von dem Grün der inneren Gärten, überragt von zahlreichen Glockenthürmen und den majestätischen Gipfeln der in den Alleen und Gärten der Stadt zahlreich vertretenen königlichen Palme, bis zum Quai herab sich senkend und sich daselbst in dem undurchdringlichen Gewirre der Maste der Handelsschiffe aller Nationen verlierend.

Dieser erste Eindruck wird allerdings beim Betreten des Landes etwas beeinträchtigt. Die schnurgeraden Strassen der Altstadt oder inneren Stadt, welche der Ankommende zunächst betritt, sind zumeist enge, unrein, die Pflasterung mangelhaft. Die Häuser, obwohl durchwegs aus Stein und solid gebaut, sind zumeist niedrig, schmucklos und tragen den charakteristischen Stempel des Handelszweckes, welchem sie überwiegend dienen. Ein fortwährendes Jagen, Treiben und Drängen herrscht in den Strassen, bei Tage dem Erwerbe nach, Abends den Vergnügungen und Erholungen entgegen, wofür in den zahlreichen Cafés, Restaurationen und Clubs ausreichend gesorgt ist.

Hingegen weist die „äussere Stadt", welche ausserhalb der bis 1863 bestandenen Verwaltung der „inneren Stadt" gelegen ist, zahlreiche schöne Gebäude, breite reinliche Strassen und herrliche Spazierwege, wie den berühmten Prado, auf. Die Strassenbeleuchtung ist im Allgemeinen brillant.

Habana ist Sitz des Gouverneurs sowie sämmtlicher oberster Civil- und Militärbehörden der Insel; hier befinden sich auch die einzige Universität der Colonie, ein theologisches Seminar, eine technische Anstalt, eine Agrarschule, endlich eine Militär- und eine Kunst-Akademie; die Einwohnerzahl wird mit 200.000 angegeben.

Unter den sehenswerthen Baulichkeiten der Stadt sind hervorzuheben: die 1724 erbaute Kathedrale, in welcher die im Jahre 1796 von San Domingo hieher übertragenen Gebeine des grossen Entdeckers Columbus ruhen; die Kirchen San Juan de Dios (1573), Santa Catalina (1658), San Agostino (1608) und San Felipe mit einer Bibliothek; die Paläste des Gouverneurs und des Bischofs auf der Plaza de las Armas, auf welcher die Marmorstatue Ferdinand's VII. steht; das Gefängniss, die Börse, das Zollamt und das Arillerie-Arsenal. Vier Theater, von welchen das Theater Tacon eines der grössten und

schönsten der Erde ist, sorgen für die geistige Unterhaltung, eine grosse Stiergefechtarena an der Ostseite des Hafens für die Befriedigung der spanischen Nationalleidenschaft.

Die Ausflüge in die Umgebung Habanas sind sehr lohnend: namentlich Chorrera und Guanabacoa, letzteres ein Seebad am Ende der Bucht Marimelena sind sehr beliebt. Nebst Eisenbahnen und Tramways vermitteln die in grosser Menge vorhandenen Volantes (landesübliche einspännige Fuhrwerke nach Art der englischen Cabriolets) den Verkehr.

Die sanitären Zustände, welche ehedem des gelben Fiebers wegen berüchtigt waren, haben sich dank den zweckmässigen und energisch durchgeführten polizeilichen Massregeln bedeutend gebessert. In den Wintermonaten hat Habana das lieblichste mildeste Klima. Die heisse ungesunde Jahreszeit bringen die reichen Leute Habanas in Regla zu, welches als im östlichen Theile des Hafens von Habana auf der Landzunge zwischen den Buchten Marimelena und Guasabacoa gelegen, eigentlich als Vorstadt Habanas betrachtet werden kann; auf den Hügeln, welche sich nordöstlich von Regla bis Guasabacoa erheben, liegen zahlreiche Landhäuser zerstreut.

Aber Habana hat auch seine sociale Frage. In den letzten Jahren sind Tausende nach Habana geströmt, um hier Verdienst zu suchen, und nur ein Theil hat einen solchen gefunden. Die Noth in diesen Schichten ist, dass hier der männliche Arbeiter den weiblichen in Stellungen ersetzt, welche dieser in Spanien unbestritten einnimmt.

Habana ist der wichtigste Handelsplatz von Cuba, denn gut angebaut und ziemlich dicht bevölkert ist nur der Westen der Insel. Habana ist daher auch Ausgangspunkt des grössten Theiles der 1600 *km* Eisenbahnen der Insel Cuba, welche nach Westen bis Pinal de Rio, nach Südosten über Guines, Santa Clara und Puerto Principe bis Santiago reichen und Zweigbahnen zu den wichtigsten Häfen der Insel und zu den Culturcentren des Innern entsenden. Aber auch die günstige Lage dieses Hafens im Verhältnisse zu den Vereinigten Staaten sichert Habana sein heutiges Uebergewicht gegenüber den anderen Plätzen der Insel.

Hier gibt auch die Cigarrenindustrie Tausenden von fleissigen und geschickten Creolen und einigen hundert Deutschen eine lohnende und gesunde Beschäftigung. Ein geschickter Arbeiter erhält für 1000 Stück feiner Cigarren 20—40 Dollars Lohn. Die feinen für den Export bestimmten Cigarren werden fast nur in Habana erzeugt. Aber die Union hat die schon früher hohen Cigarrenzölle durch die Mac

Kinley-Bill neuerdings in die Höhe geschraubt und wird dadurch eine vermehrte Auswanderung von Habaneser Cigarrenarbeitern nach ihren Key West oder einen Tarifvertrag erzwingen, der seinen Artikeln einen vermehrten Absatz auf Cuba sichert. — Die Amerikaner haben ohnedies schon die Insel commerziell annectirt, da ein grosser Theil des Handels von Cuba mit Europa über New-York geht.

Die Vereinigten Staaten kaufen 80—90% der Zuckerernte von Cuba und über Habana geht etwa ein Fünftel der gesammten Ausfuhr des Zuckers, so 1888 1,436.000 *q* Zucker und 284.597 *hl* Melasse, 1887 1,754.000 *q* Zucker und 218.208 *hl* Melasse.

Habana ist wegen seiner Lage der einzige Ausfuhrhafen der Insel für Habanatabake und für die hier erzeugten feinen Cigarren. Es wurden von Blättertabak 1888 182.636 Ballen, 1887 175.364 Ballen ausgeführt. Habanatabak wird nicht nach dem Gewichte, sondern nach Ballen gehandelt, die nach der Qualität eine wechselnde Anzahl von Blättern enthalten. Das Gewicht der Ballen schwankt daher nach der Güte zwischen 4 und 7 Arroben (46—80·5 *kg*).

Von Cigarren wurden 1888 219,892.000, 1887 162,743.000, von Cigaretten 1888 26,721.232 Päckchen exportirt.

Der weitaus grösste Theil der Ausfuhr geht zunächst nach New-York und Santander und erst von dort aus werden England und Deutschland versorgt; Frankreich dagegen bezieht direct von Habana.

Ueber Habana werden ferner ausgeführt Honig, Wachs und Rum, letzterer nach Spanien und dem romanischen Amerika.

Die Einfuhr umfasst zunächst Industrieerzeugnisse aller Gattungen, welche die Staaten Europas und die Union hieher bringen. Unter den europäischen Staaten hat Spanien England überflügelt. Es folgen Deutschland und Frankreich an der Einfuhr.

Grosse Werthe umfasst die Einfuhr von Nahrungs- und Genussmitteln. Habana importirte 1888 112.000 *q*, 1887 124.100 *q* getrocknetes Fleisch aus Südamerika, 1888 25.000 *q* Stockfische aus Norwegen und Britisch-Amerika, 1888 89.000 *q* Speck aus der Union, 1888 257.000 *q*, 1887 235.800 *q* Mehl aus der Union und Spanien und 1888 416.000 *q*, 1887 449.000 *q* Reis aus Ostindien über England.

In der Einfuhr von Steinkohlen (1888 1·5 Mill. *q*) hat die Union bereits England überflügelt.

Der Schiffsverkehr von Habana betrug 1888 1417 Dampfer mit 2,248.888 *t*, 762 Segler mit 347 619 *t*, zusammen 2179 Schiffe mit 2,596.507 *t*, 1887 im Einlauf allein 1068 Schiffe mit 1,351.732 *t*.

Besonders wichtig sind die spanische und die amerikanische Flagge, ihnen folgen britische, französische und deutsche Schiffe.

Regelmässige Dampfschiffsverbindungen unterhalten mit Europa die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft, Fahrzeit 26 Tage von Hamburg (Hamburg—Vera-Cruz), die Cie. Générale transatlantique, Fahrzeit 16 Tage von Bordeaux, 18 Tage von St. Nazaire (St. Nazaire—Vera-Cruz und Hâvre—Bordeaux—Vera-Cruz), die Compania transatlantica, Fahrzeit 18 Tage von Cadix (Santander—Cadix—Vera-Cruz—Colon); die amerikanischen Linien gehen von New-York und Tampa aus.

Die kürzeste Postverbindung bildet die Linie Bremerhaven—New-York zu Schiff, New-York—Tampa mit der Eisenbahn und Tampa—Habana (2 Tage) zu Schiff, zusammen 14 Tage.

Habana steht durch Kabel mit Florida und Vera-Cruz in telegraphischer Verbindung.

In Habana haben Consulate: Belgien, Brasilien, China (G.-C.), Columbia, Costarica, Dänemark, Deutsches Reich, Dominikanische Republik (G.-C.), Ecuador, Frankreich (G.-C.), Griechenland, Grossbritannien (G.-C.), Guatemala, Haïti, Honduras (G.-C.), Italien, Mexico (G.-C.), Niederlande, Oesterreich-Ungarn (G.-C.), Peru, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen (G.-C.), Uruguay, Venezuela, Vereinigte Staaten (G.-C.), Württemberg.

Ausser Habana haben wegen der grossen Längenausdehnung von Cuba noch eine Reihe anderer Häfen als Ausfuhrplätze Bedeutung.

Matanzas liegt im Osten von Habana an der Floridastrasse und hat 88.000 Einwohner. Die Stadt steht durch eine Bahn in directer Verbindung mit Habana, ebenso mit dem Hinterlande; sie ist Gouvernements-Hauptstadt, Sitz mehrerer Behörden sowie eines Handelsgerichtes; Matanzas besteht aus regelmässigen, schönen Strassen, besitzt mehrere schöne Gebäude und zahlreiche industrielle Etablissements. Matanzas exportirt fast ebensoviel Zucker und Melasse wie Habana, und zwar nach den Vereinigten Staaten.

Weiter nach Osten haben wir zwei wichtige Ausfuhrplätze für Zucker, Cardenas an der Nordküste, Cienfuegos mit 66.000 Einwohnern und Trinidad de Cuba an der Südküste. Im Südosten der Insel hebt sich von dem Hintergrunde einer prachtvollen Bai amphitheatralisch die ehemalige Hauptstadt der Insel, Santiago de Cuba. Sie wurde 1514 gegründet, zählt 74.000 Einwohner und ist Departements-Hauptstadt sowie Sitz eines Erzbischofs. Die Stadt selbst bietet keine besonderen Sehenswürdigkeiten und gilt für sehr ungesund, woran die die Stadt umgebenden Lagunen zumeist die Schuld tragen dürften. Die industrielle Thätigkeit in Santiago ist bemerkenswerth und im Aufschwunge begriffen; man zählt mehrere Cigarrenfabriken, Kerzenfabriken, Eisengiessereien und Maschinenfabriken.

Die Ausfuhr von Santiago zeigt unter allen Plätzen der Insel die grösste Mannigfaltigkeit, denn hier finden wir neben Zucker (1889 372.000 *q*) und Rum auch Kaffee (10.000 *q*) und Cacao (10.400 *q*).

Santiago ist Ausfuhrplatz guter Cubatabake, bedeutender Mengen von Cedernholz, aus denen Bleistifthülsen und Cigarrenkistchen gemacht werden, und von Mahagoni.

Die Eisenerze (1889 248.480 *t*) aus den Minen „The Juragua Iron Co.“, einem amerikanischen Unternehmen, enthalten 64% metallisches Eisen und werden ebenso wie Manganerze in steigenden Mengen nach der Union eingeführt. Die

Einfuhr von Santiago umfasst dieselben Gegenstände wie die von Habana. Der Schiffsverkehr erreichte 1889 377 Schiffe mit 432.832 *T.*

Nennenswerthe Ausfuhrhäfen in der Nähe von Santiago sind Guantánamo, Manzanillo und Baracoa, von welch letzterem Hafen um drei Millionen Gulden Bananen verschifft werden.

Jamaica. Kingston.

90 Meilen südlich von Cuba und circa 100 Meilen westlich von Haïti erhebt sich Jamaica, die grösste der britischen Inseln Westindiens, in massigen Formen aus den azurblauen Fluten des karaibischen Meeres.

Schon ihr Name, welcher vom indianischen „Janahica", d. h. bewaldet und gut bewässert, abstammt, deutet uns den Charakter der Insel als eines grösstentheils von tropischem Urwald bedeckten, von zahlreichen Wasserläufen durchzogenen Gebirgslandes an; Ebenen sind nur in geringem Masse und diese durchwegs auf der Südseite der Insel zu finden. Die „Blauen Berge", welche die Insel von West nach Ost in mehreren Ketten durchziehen, erheben sich im östlichen Theile der Insel, welche ein Areale von 10.859·4 km^2 hat, in compacten Formen bis zu 2236 *m* Höhe; die höchsten Spitzen dieser Berge verschwinden oft in den von den dunstschwangeren Passatwinden angehäuften Wolkenbänken. An der Nordseite der Insel fällt das Gebirge steil zur See ab; dieser Configuration entsprechend verläuft die Nordküste frei von Untiefen und Riffen, aber auch weniger gut entwickelt. Die südliche Seite der Insel ist dagegen mehr flach oder hügelig, von mehreren Buchten eingeschnitten und reich an Häfen, welche jedoch wegen der dieser Küste fast in ihrer ganzen Ausdehnung, mitunter bis weit in See, vorliegenden Schiffahrtshindernisse zumeist schwierig anzulaufen sind.

Jamaica wurde von Columbus am 3. Mai 1494 auf seiner zweiten Reise entdeckt; damals soll die Insel an 100.000 friedliche Einwohner gezählt haben. 1510 nahmen die Spanier Besitz von der Insel, sie wurde von ihnen Santiago genannt. Die Geschichte der bis 1655 währenden Herrschaft der Spanier ist mit der Ausrottung der Eingeborenen, Einführung von Negersclaven und häufigen Kriegen mit den Engländern ausgefüllt.

Am 5. Mai 1655 bemächtigten sich unter Cromwell's Regierung die Engländer unter Admiral Penn und General Venables, welche Haïti vergeblich angegriffen hatten, Jamaicas, ohne dabei einem nennenswerthen Widerstande zu begegnen. Zwei Jahre später versuchten die Spanier unter Gouverneur Sasi mit 1500 Mann von Haïti aus die Insel wiederzuerobern, wurden jedoch zurückgeschlagen.

Dieser Wiedereroberungsversuch sollte jedoch für die spanischen Colonisten Jamaicas, welche man, wohl nicht mit Unrecht, des Einverständnisses mit den Spaniern beschuldigte, weiters aber auch für die neuen Herren der Insel böse Folgen haben. Es wurden nämlich alle spanischen Colonisten von der Insel vertrieben: die von ihnen zurückgelassenen und der Freiheit wiedergegebenen Negersclaven zogen sich in die Blauen Berge, verwilderten daselbst vollständig und waren von nun an eine dauernde Calamität für Jamaica, indem sie nicht nur der Ausbreitung der Cultur in das Innere der Insel fast unbezwingliche Hindernisse entgegensetzten, sondern nur zu häufig ihre räuberischen Streifzüge auch auf die tiefer gelegenen Territorien ausdehnten.

Fast ein Jahrhundert dauerten die Kämpfe und Unterhandlungen mit diesen unter dem Namen Maroons bezeichneten Negern, ohne gegen die in den undurchdringlichen Wildnissen hausenden und mit all den wilden Instincten ihrer Race kämpfenden Stämme dauernde Erfolge erreichen zu können. Selbst das im Anfang des XVIII. Jahrhunderts angewandte Auskunftsmittel, zur Bekämpfung der Maroon-Neger kriegerische Indianerstämme von der Mosquitoküste anzuwerben, hatte nicht den Erfolg, den man sich von dieser eigenthümlichen Bundesgenossenschaft versprach.

Erst im Jahre 1738 gelang es, die Maroons zur Unterwerfung und friedlichen Ansiedlung zu bringen. An den erfolgreichen Kämpfen, welche dieser Capitulation vorhergingen, hatten die Schweisshunde, welche man nach cubanischem Beispiel zur Aufspürung und Verfolgung der Neger verwendete, hervorragenden Antheil genommen. 56 Jahre später erhoben sich die Maroons wieder, zogen sich wie früher in die Wälder und Schluchten des Hochgebirges zurück und nahmen ihr räuberisches Metier wieder auf. Mit Hilfe der neuerdings importirten Schweisshunde aus Cuba gelang es jedoch, diesmal bald des Aufstandes Herr zu werden. Die Maroons wurden nun nach ihrer Unterwerfung zum grössten Theile nach Sierra Leone deportirt; doch soll es noch in der Gegenwart auf der Insel Abkömmlinge der Maroons geben.

Die Geschichte Jamaicas erzählt uns weiter von einer Reihe von Sclavenaufständen; der blutigste derselben fällt in das Jahr 1831, kurz vor Aufhebung der Sclaverei. Mit der 1838 perfect gewordenen Sclaven-Emancipation hörten wohl naturgemäss diese Empörungen auf; doch brach noch im Jahre 1865 im östlichen Theile der Insel ein Aufstand der Farbigen aus, welcher erst nach blutiger Gegenwehr unterdrückt wurde.

Auch von aussen her war Jamaica oftmals bedroht. 1694 griff der französiche Admiral du Casse Jamaica an der Südküste an, wurde jedoch, als er in Carliste Bay landen wollte, zurückgeschlagen. Von einer im Jahre 1782 von den Franzosen und Spaniern gemeinsam und mit grossen Mitteln geplanten Invasion wurde Jamaica durch den ewig denkwürdigen Sieg des englischen Admirals Rodney über die Flotte des französischen Admirals De Grasse in den Gewässern von Dominica bewahrt. Die dankbaren Colonisten Jamaicas errichteten Rodney in Spanish Town, der damaligen Residenzstadt der Insel, eine Marmorstatue, von wo selbe später nach Kingston übertragen wurde.

Jamaica ist überaus fruchtbar und fast durchgehends bewachsen. Seine Wälder liefern vorzügliche Bau-, Luxus- und Farbhölzer; die Ebenen, die zahlreichen, wenn auch engen Thäler und das hügelige

Land im Süden und Westen der Insel eignen sich vorzüglich zum Plantagenbau und bringen alle tropischen Culturgewächse hervor.

Vorzüglich werden Zuckerrohr, Kaffee, Piment, Ingwer, Cacao, Indigo, Tabak, Früchte und Gemüse und neuerer Zeit auch der Chinarindenbaum und Thee angebaut. Bezeichnend für die Freigebigkeit, mit welcher die Natur auf Jamaica die Arbeit des Ackerbaues lohnt, und für die Leichtigkeit des Lebenserwerbes auf dieser Insel ist ein daselbst landläufiges Axiom, „dass dort 30 Arbeitstage im Jahre auf einer Grundfläche von 1 Acre genügen, um eine Familie zu ernähren, und auch noch überschüssige Werthe von 10—30 £ zu erzeugen".

Der ausserordentliche Bodenreichthum Jamaicas, seine Grösse und seine günstige Lage zwischen den Antillen einerseits, und den Reichen des centralamerikanischen und südamerikanischen Continents andererseits, würden zu der Annahme berechtigen, als wäre Jamaica eine der reichsten und blühendsten Colonien Westindiens.

Dies ist jedoch keineswegs der Fall; vielmehr ist Jamaica von der hohen Stufe des Wohlstandes, auf welcher sich allerdings die Colonie im Laufe des vorigen und noch im ersten Drittel unseres Jahrhunderts, ungeachtet der ewigen Kämpfe mit den Maroons, der äusseren Verwicklungen und der häufigen Verwüstungen durch Erdbeben und Orkane, erhoben hatte, tief gesunken. Von den 2,318.000 Acres anbaufähigen Bodens sind kaum 600.000 Acres Land ausgenützt und hievon kaum der fünfte Theil wirklich bebaut; der grössere Theil des obigen Areals ist nur als Weideland unter Cultur. Und 1787, im Jahre der höchsten Blüthe Jamaicas, waren 1,059.000 Acres unter Cultur und wurden von 210.894 Sclaven bewirthschaftet.

Wie allerwärts auf den westindischen Colonien, sind auch auf Jamaica die Ursachen dieses betrübenden Niederganges der einst so reichen und blühenden Colonie vorzüglich in den Folgen der Aufhebung der Sclaverei zu finden. Aber auf keiner der Antillen war die Wirkung eine so vernichtende, wie auf Jamaica. Es findet dies seine Erklärung in dem ausserordentlichen Missverhältniss, in welchem auf dieser Insel die weisse Bevölkerung gegenüber der farbigen zur Zeit der Aufhebung der Sclaverei stand und heute noch steht. Von den 624.000 Einwohnern Jamaicas sind nur 16.418 Weisse, 108.400 Mulatten, 487.386 Neger, 13.000 Coulies (Indier und Yucateken), die auf fünf Jahre contractlich als Arbeiter gebunden sind. Allgemein wird englisch gesprochen.

Es fehlt Jamaica also nicht an Menschen, aber an Arbeitskräften; denn den Haupttheil der Bevölkerung bilden Neger, und der freie

Neger arbeitet in dem Lande, wo er geboren ist, nicht mehr, als ihm eben gutdünkt. Er erhält auf Jamaica für den Tag 1 sh bis 1 sh 6 d Lohn, seine Leistung ist aber höchstens 6 d werth.

Es zeigt sich wohl in den letzten Jahren ein allmäliger Aufschwung, den die Fürsorge der Regierung und die strenge Handhabung der Ordnung mit sich gebracht hat. Aber die hier entscheidenden Elemente, die Pflanzer, hängen zu sehr an den alten Ideen, ihnen stecken noch immer die Zeiten der alten, mühelosen Sclavenwirthschaft im Kopfe. Das Land ist vor allem capitalarm, und Alles dreht sich um kleine Verhältnisse. Da kann nur das Mutterland eingreifen, wie durch Erbauung von Eisenbahnen, von denen heute 108 *km* in Betrieb, die von dem Hauptorte Kingston nach Westen und Norden vordringen.

Von grossem Werthe ist ferner der 1872 begonnene und nach vier Jahren vollendete Bewässerungscanal, welcher 49 *km* lang ist und die Fluten des Rio Cobre über die Ebene von St. Catherine verzweigt. Dieser Canal versorgt auch die ehemalige Hauptstadt Jamaicas, Spanish Town, mit Wasser.

Von den zumeist an der Südküste befindlichen Häfen und Küstenorten Jamaicas nimmt nur Kingston, die Hauptstadt der Insel, und das benachbarte Port Royal unser Interesse in Anspruch. Kingston liegt, wie unser Plan zeigt, an einem über 7 Seemeilen von Ost nach West langen und $1^1/_2$ bis 2 Seemeilen breiten Hafen, welcher durch eine schmale, niedrige und sandige, beiläufig West gerichtete Landzunge, die Palisados, gebildet wird. Die Palisados sind mit niedrigem Mangrovegebüsch bedeckt und theilweise mit Cocospalmen bepflanzt; nahe an ihrem westlichen Ende liegt die Stadt Port Royal, ehemals die bedeutendste Handelsstadt der Insel.

Aus den Zeiten, da England durch die unaufhörlichen Kriege mit Frankreich und Spanien und der Maroonkriege wegen genöthigt war, beträchtliche See- und Landstreitkräfte in Westindien zu halten, deren Hauptstation Port Royal war, haben sich die Palisados eine traurige Berühmtheit als Grabstätte für zahllose brave Seeleute und Soldaten, welche vom gelben Fieber hinweggerafft wurden, bewahrt.

Port Royal, früher Cagway geheissen, ist heutzutage nur mehr als Hauptstation der englischen Flottenabtheilung in Westindien von Bedeutung; es befindet sich hier ein Seearsenal, ein Marine- und ein Militärspital; südwestlich ausserhalb der Stadt, nahe der äussersten Spitze der Palisados, steht das an seiner röthlichen Farbe schon von

weitem kenntliche Fort Charles in einer beide Zufahrten zum Hafen beherrschenden Position.

Der Hafen von Kingston ist sehr geräumig und gegen Seegang vollkommen geschützt. Die Stadt, welche sich unmittelbar vom Ufer aus an einem sanften Bergabhang amphitheatralisch hinaufzieht, bietet dem Auge nichts Bemerkenswerthes, erhält aber durch die landschaftliche Umgebung, insbesondere durch die schroff aufsteigenden Gebirgsstöcke im Hintergrunde ein imposantes und sehr malerisches Relief.

Die Strassen der Stadt, deren Einwohnerzahl mit 40.000 angenommen werden kann, sind nach amerikanischer Art schnurgerade, schneiden sich unter rechten Winkeln und fallen dem aus Südamerika kommenden Reisenden durch ihre Sauberkeit auf; mit Maulthieren bespannte Tramwägen erleichtern den Verkehr. Die weisse Bevölkerung besteht aus englischen Kaufleuten, englischen Beamten und englischen Soldaten; sonst sieht man nur Mulatten und Neger. Nur die besseren Gebäude sind aus dunkelrothen Ziegelsteinen aufgeführt. Von hervorragenden Gebäuden sind nur die englische Kirche, ein weitläufiger Bau mit einem schönen Thurme und dem Grabe des berühmten Admirals Benbow, und das Gefangenhaus zu erwähnen; bemerkenswerth ist noch die früher erwähnte Statue des Admirals Rodney am Landungsplatze. Hinter der Stadt breitet sich der keiner grösseren englischen Colonialstadt fehlende Rennplatz, zugleich cricket-ground, Paradeplatz etc., aus.

Kingston wird seines milden Winterklimas und seiner angenehmen gesellschaftlichen Verhältnisse wegen im Winter gerne aufgesucht.

In der heissen Jahreszeit tritt in Kingston häufig das gelbe Fieber auf. Die höheren Regionen der Insel haben natürlich ein kühleres und gesundes Klima. Regenzeiten gibt es auf Jamaica jährlich zwei; die erste und hauptsächliche beginnt im October und dauert bis December oder Januar; die zweite, schwächer und von geringerer Dauer, tritt im Mai ein.

In der Umgebung von Kingston könnte man sich in einen der Villenorte bei London versetzt fühlen; ein Landsitz reiht sich an den andern, und wie in England sind die Besitzungen durch lebende Zäune abgegrenzt, doch sind dies hier Cactushecken.

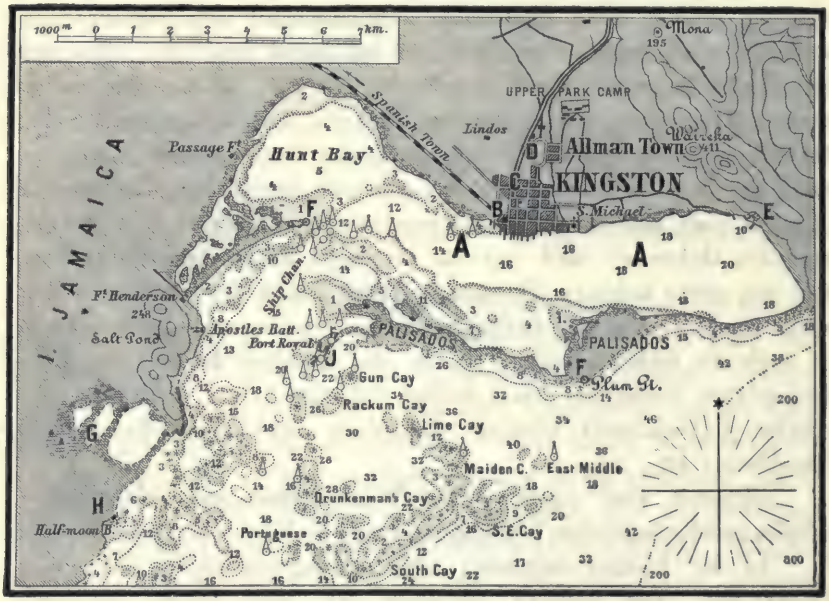
Ein Ausflug mit der Bahn nach Spanish Town ist sehr lohnend; diese ehemalige Residenzstadt besitzt viele schöne Gebäude, worunter eine grosse alte Kirche am Kings Square sehenswerth ist. Wer die kleinen Strapazen eines Ausfluges in das Gebirge, wie z. B. nach

Newcastle, nicht scheut, wird durch die grossartigsten Naturscenerien in den wildromantischen, von Gebirgsbächen durchzogenen und von einer Alles überwuchernden tropischen Vegetation erfüllten Thälern und Schluchten reichliche Entschädigung finden.

Der Handel von Jamaica betrug:

	Ausfuhr	Einfuhr
1889	1,614.824 £	1,597.600 £
1888	1,828.590 £	1,695.605 £

Kingston auf der Insel Jamaica (Massstab 1 : 199.000; Sonden und Höhen in Metern).



A Hafen von Kingston, **B** Zollamt, **C** Park de Gardens, **D** Rennplatz, **E** Steinbrüche, **F** Leuchtfeuer, **G** Salzseen, **H** Asyl für Leporose, **J** Signalstation.

Ungefähr je 45% entfallen auf den Verkehr mit England und den Vereinigten Staaten; auch der Verkehr mit Canada ist wichtig. Die Hauptartikel der Ausfuhr sind seit einigen Jahren Hölzer, von denen seit 1883 immer grössere Mengen ausgeführt werden, so 1888/89 115.454 *t* (Werth 375.226 £). Ihnen reihen sich an Kaffee (1889 43.000 *q*, 1888 50.310 *q*), Zucker (1889 164.200 *q*, 1888 249.570 *q*) und Rum (1889 62.470 *hl*, 1887 126.820 *hl*).

Auf Rum ist in Jamaica eine sehr hohe Verbrauchssteuer gelegt, und von einem älteren Jahrgange kostet die Flasche schon auf Jamaica 2—4 fl.

Seit einigen Jahren sind Bananen (1889 Werth 252.115 £) und Orangen (1889 35 Millionen Stück) und Cocosnüsse, welche in die Union gehen, wichtige Ausfuhrartikel und werden unzweifelhaft bald die erste Stelle einnehmen. Zu nennen sind noch Ingwer und Piment.

Den Haupttheil der Einfuhr bilden auf Jamaica wie auf den anderen westindischen Inseln Nahrungs- und Genussmittel, unter denen Mehl und Fleisch aus der Union und Fische aus Canada besonders wichtig sind. Von Erzeugnissen der Industrie sind zu nennen Baumwollwaaren (1889 Werth 244.813 £), Schuhwaaren (30.330 Dutzend), Kurzwaaren, Seife und Wollwaaren. Baumaterialien und Kohlen (1889 450.000 *q*) sind ebenfalls wichtig.

Der Schiffsverkehr von Jamaica erreichte ohne den Küstenverkehr 1889 1,074.889 *t*, 1888 1,084.657 *t*; 1889 entfielen auf Dampfer 823.754 *t*, auf Segler 231.135 *t*. Wir bemerken, dass in Jamaica das Finanzjahr am 30. September endet. Die meisten Schiffe führten die englische Flagge.

Jamaica, beziehungsweise Kingston steht mit Southampton durch die Dampfer der Royal-Mail-Steam-Packet-Company alle 14 Tage (4702 Seemeilen, Fahrzeit 18 Tage) und mit Liverpool durch die Dampfer der West-India und Pacific-Steamship Comp. einmal im Monate in Verbindung; die Royal-Mail geht weiter nach Colon und Savanilla, die West-India nach New-Orleans. Die Nordküste von Jamaica hat regelmässige Verbindungen mit Tampa und New-York. Einmal in der Woche macht von Kingston aus ein Dampfer eine Tour rund um die Insel.

Jamaica ist ein wichtiger Knotenpunkt des Telegraphennetzes von Westindien. Kabel gehen nach Cuba, Charleston, Portorico und Colon-Aspinwall.

Die Colonialbank ist die einzige Privatbank von Jamaica.

In Kingston unterhalten Consulate: Belgien, Chile, Columbia, Costarica, Dänemark, Dominikanische Republik, Ecuador, Frankreich, Guatemala, Haïti (G.-C.), Honduras (G.-C.), Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Peru, Salvador, Schweden und Norwegen, Spanien, Venezuela, Vereinigte Staaten von Amerika.

Haïti. Port au Prince. San Domingo.

Im Verlaufe unserer Schilderung der Antillen haben wir mehrfach wahrnehmen müssen, wie diese Inseln trotz aller Begünstigungen, welche ihnen die Natur in reichstem Masse hat zu Theil werden lassen, unter der Ungunst der Zeiten von ihrem einstigen Wohlstande herabgekommen sind.

Am crassesten ist diese bedauerliche Erscheinung auf Haïti, der zweitgrössten und einst blühendsten Insel Westindiens, der einzigen, welcher es durch eine eigenthümliche Verkettung der Umstände gelungen ist, sich die staatliche Selbständigkeit zu erringen, zu Tage getreten.

Die Insel Haïti, deren Name indianisch „Gebirgsland“ bedeutet, begreift zwei Staaten in sich, die kleinere Republik Haïti im Westen und die „Republica Dominicana“ im Osten. Die Bevölkerung ist sehr ungleich vertheilt; von den 1,377.000 Einwohnern, welche die Insel haben soll, entfallen etwa 960.000 auf den kleineren

Staat Haïti, der nur 28.676 km^2 umfasst, und nur 417.000 Einwohner auf die 45.000 km^2 grosse Dominikanische Republik.

In beiden Republiken bilden die Weissen nur einen kleinen Bruchtheil der Bevölkerung. Die Hauptmasse bilden in Haïti die französisch redenden Neger, welche sich hier so als Herren der Schöpfung fühlen, dass in diesem Gemeinwesen nach § 7 der Verfassung die Weissen weder ein öffentliches Amt bekleiden, noch ein Stimmrecht ausüben, noch Grundbesitz erwerben dürfen. Die Dominikanische Republik ist ein Mulattenstaat, doch bilden die Weissen ein Zehntel der Bevölkerung, und neuere Reisende berichten, dass sich gerade im Innern des Staates zahlreiche Weisse und helle Mischlinge finden. Da Santo Domingo bis in unser Jahrhundert zu Spanien gehörte, so ist hier das Spanische Landessprache.

Die Geschichte Haïtis wird bis zum Jahre 1844, in welchem erst dauernd die Trennung in zwei Staaten erfolgte, am besten gemeinsam für beide Landestheile betrachtet.

Nachdem Columbus auf seiner ersten Reise, und zwar am 3. December 1492 die Insel entdeckt hatte, erfolgte bald darauf die Gründung von mehreren Städten auf derselben, zuerst jene von San Domingo, welche Stadt überhaupt die älteste spanische Niederlassung im neuen Welttheile war. Columbus nannte die Insel Espanola, aus dem man später Hispaniola machte. Schon 1505 begann die Einfuhr von Negersclaven, nachdem um diese Zeit schon ein grosser Theil der eingeborenen Indianer infolge grausamer Behandlung durch die Weissen dahingestorben war.

Die Alleinherrschaft der Spanier auf der Insel dauerte bis 1630, in welchem Jahre französische Flibustier von Tortuga aus sich auf Haïti festsetzten. Diese kühnen Freibeuter, welche sich auch Bucaneers nannten, trieben als Hauptbeschäftigung das Abfangen und Ausplündern der spanischen Silberflotten. Nach und nach besetzten sie den ganzen westlichen Theil der Insel; die französische Regierung bewog sie, eine geordnete Niederlassung zu bilden, und im Ryswicker Frieden (1679) wurde diese als französische Colonie anerkannt. Sie gelangte bald zu hoher Blüthe und konnte als die reichste der westindischen Colonien angesehen werden.

Da kam die französische Revolution und damit eine ganz neue Ordnung der Verhältnisse. Die Schlagworte „Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit" drangen über den Ocean, und am 23. August 1791 erhoben sich die Negersclaven, welche Gleichstellung mit den Weissen verlangten. Unter den gräulichsten Verwüstungen und Blutthaten verbreitete sich in den folgenden Jahren der Aufstand, welcher mit der Ermordung oder Vertreibung fast aller Weissen endete, über die ganze Insel. Die vom französischen Nationalconvent zur Herstellung der Ordnung entsendeten Commissäre waren machtlos gegenüber den mit elementarer Gewalt sich vollziehenden Ereignissen, hielten es überdies vielmehr mit den Aufständischen als mit den Weissen, welche zumeist royalistischer Gesinnung verdächtig waren. Ja, als 1793 die Engländer und Spanier vereint die Insel angriffen, wurde Toussaint l'Ouverture, der Führer der Insurgenten, vom Directorium zum Obergeneral der vereinigten Negertruppen und Franzosen ernannt. Der spanische Theil der Insel

musste 1795 an Frankreich überlassen werden; 1798 gelang es Toussaint, die besten Streitkräfte der Engländer von der Insel zu vertreiben.

Nach diesen Erfolgen strebte Toussaint sich von Frankreich unabhängig zu machen und gab der Insel eine republikanische Verfassung, in welcher ihm die Präsidentschaft auf Lebenszeit zufiel. Bonaparte entsandte 1801 ein Heer von 25.000 Mann unter General Leclerc, um Haïti wieder zu unterwerfen und die Sclaverei wieder herzustellen; es gelang zwar den Franzosen, nach einigen militärischen Erfolgen Toussaint gefangen zu nehmen (er wurde nach Frankreich gebracht und starb daselbst 1803), doch brach hierauf im Jahre 1803 der Aufstand unter der Führung des Negergenerals Dessalines von Neuem aus und griff siegreich um sich, so dass die Franzosen, welche überdies von einer englischen Flotte bedrängt waren, im November 1803 die Insel räumen mussten. 1804 wurde die Unabhängigkeit der Insel proclamirt; Dessalines, der erste Präsident der Republik, liess sich noch in demselben Jahre zum Kaiser krönen und wirthschaftete nun als grausamer Tyrann im Lande, wurde jedoch schon 1806 ermordet.

Die nun folgenden Ereignisse bis 1844 können wir füglich übergehen; während dieses Zeitraumes folgen einander in bunter Reihenfolge blutige Verschwörungen, Mordthaten, Revolutionen und Gegenrevolutionen, Spaltungen und Wiedervereinigung der getrennten Landestheile, in welchen bald die republikanische, bald die monarchische Staatsform herrscht. Bemerkenswerth ist nur, dass der östliche Theil der Insel im Jahre 1814 wieder an Spanien kam, 1821 aber sich wieder lossagte und im folgenden Jahre mit dem westlichen Theile unter dem Präsidenten Boyer vereinigt wurde.

Nach dem Tode Boyer's im Jahre 1844 erfolgte die Scheidung des Landes in die beiden selbständigen Republiken, wie sie dermalen bestehen. In der westlichen Republik, welche den Namen Haïti beibehielt, blieb bis in die Siebzigerjahre der Bürgerkrieg sozusagen permanent; während der Periode von 1849 bis 1859 führte wieder einmal ein fratzenhaftes Kaiserthum unter dem Neger Soulouque, welcher sich als Faustinus I. krönen liess und mit unerhörter Grausamkeit und Willkür regierte, ein ephemeres Dasein. Dreimal während dieser Periode, 1849, 1850 und 1855, versuchte es Soulouque, die östliche Nachbarrepublik wieder zu unterwerfen, doch ohne Erfolg. Erst in den letzten zwei Jahrzehnten ist eine gewisse Stabilität in dem Regierungswechsel, doch tobte 1888 und 1889 wieder der Bürgerkrieg mit all seinen Greueln und Folgen in der Republik.

Auch in der Dominikanischen Republik setzte sich nach der Trennung von der Schwesterrepublik das alte Spiel der einander verdrängenden und Aufstände anzettelnden Präsidenten fort.

Im Jahre 1861 versuchten die Spanier, von einer Partei, die eben die Herrschaft verloren hatte, herbeigerufen, sich wieder im Lande festzusetzen. Nachdem spanische Truppen auf Santo Domingo ausgeschifft worden waren, genehmigte die Königin von Spanien am 19. März 1861 die Annexion der Republik; allein schon 1863 brach ein Aufstand gegen die spanische Herrschaft aus, infolge dessen nach langen Kämpfen 1865 die letzten spanischen Truppen die Insel wieder räumen mussten.

Die ganze neuere Geschichte dieser Insel gibt den Beweis für die Unfähigkeit der Neger, auch nur eine bereits aufgerichtete Cultur zu erhalten, geschweige denn, eine Cultur aufzurichten.

Die Insel Haïti ist sehr gebirgig, alle Ketten streichen von West nach Ost. Der centrale Gebirgszug erhebt sich in Loma Tina, einem südlichen Seitenaste, zu 3140 *m*. Zwischen dieser Kette und der Sierra Monte Christi an der Nordküste breitet sich die fruchtbare Vega Real aus. Eine dritte Kette durchzieht die südwestliche Halbinsel. Das Klima ist in den Ebenen tropisch, heiss und feucht, wird aber durch die Seebrisen etwas gemildert; auf dem nördlichen Gebirgszuge der Insel herrscht dagegen ein ewiger Frühling. Vom November bis Ende März dauert die grosse trockene Saison; April und Mai bilden die Hauptregenzeit und auf den trockenen Juni und Juli folgt eine zweite kleinere Regenzeit. Unangenehm sind die zahlreichen Gewitter, gefährlich die Cyklone, von denen auch Haïti manchmal gestreift wird.

Das Klima ist im Allgemeinen für den Europäer erträglich; thatsächlich kommt das gelbe Fieber auf Haïti seltener vor als auf den benachbarten Inseln Cuba und Portorico. Aber für den Europäer ist im Allgemeinen die Arbeit im Freien in der Sonne in der Zeit von 8 Uhr Morgens bis etwa 5 Uhr Nachmittags völlig ausgeschlossen. Dank der ausserordentlichen Fruchtbarkeit der Insel und der durch die klimatischen Verhältnisse bedingten grossen Mannigfaltigkeit der klimatischen Verhältnisse gedeihen auf Haïti bei geringer Mühe nicht allein tropische und subtropische, sondern auch manche Erzeugnisse der gemässigten Zone. Während die zahlreichen Ebenen sich für den Anbau von Zuckerrohr, Cacao und Baumwolle eignen, wachsen in den Bergen bis zu 1800 *m* Höhe Kaffee und europäische Gemüse, Aepfel und Pfirsiche, Fichten und Palmen neben einander. Die Küsten zeigen eine ausserordentlich reiche Gliederung und bieten dem Handel zahlreiche gute Baien und Häfen. Aber die beständigen Unruhen und die Indolenz der Neger lassen keinen Fortschritt erwarten, während der Ackerbau in der Dominikanischen Republik in den letzten Jahren einen bemerkbaren Fortschritt machte.

Und nun gehen wir über zur Betrachtung der wichtigsten Hafenplätze der beiden Republiken und der besonderen Grundlage des Handels.

Port au Prince, jetzt mit seinem officiellen Namen Port Republicain genannt, ist erst 1745 gegründet worden. Port au Prince hat eine schöne Rhede und einen kleinen, aber sicheren Hafen mit 8—12 *m* Tiefe am Nordende der Stadt; die Einfahrt in diesen Hafen wird durch ein unmittelbar aus dem Wasser ragendes Fort vertheidigt. Mehrere andere Forts, alle im schlechten Zustande, beherrschen Stadt und Rhede; unter denselben ist nur Fort Alexandre, im Osten hinter

der Stadt auf einem 100 *m* hohen Hügel situirt, als sehr markantes Object bemerkenswerth.

Die Stadt, am nördlichen Abhange eines Gebirgsrückens gelegen, welcher sich etwa 20 *km* südsüdöstlich der Stadt im Princes-Pic zu 1500 *m* Höhe erhebt, breitet sich unmittelbar am Ufer in einer Ausdehnung von fast 2 *km* aus, kann jedoch nur an einem geringen Theile der Uferlänge betreten werden, da das Ufer zum grössten Theile seicht und riffig verlauft. Nördlich und östlich der Stadt erstreckt sich eine

Port au Prince.

weite, von Bergen umschlossene Ebene, der Cul de sac, einst von reichen Plantagen und Landhäusern bedeckt, heute eine wüste, ungesunde Marschgegend.

Durch seine Lage im Hintergrunde der tief in das Land einschneidenden Bai, welche zu beiden Seiten von hohen, schön bewaldeten Gebirgszügen eingerahmt wird und auch nach aussen durch die gleichfalls dicht bewaldete, bis 760 *m* hohe Insel Gonave einen wirkungsvollen Abschluss erhält, begünstigt, gewährt Port au Prince einen sehr malerischen und freundlichen Anblick. Aber dieser gute Eindruck verkehrt sich sofort in das Gegentheil, wenn man die Stadt

betritt. Die Strassen, zwar breit und gerade, sind schmutzig und ungepflastert, die Canalisation lässt Alles zu wünschen übrig. Zahlreiche Ruinen von einst prachtvollen Herrenhäusern geben Zeugniss von der vandalischen Zerstörungswuth, mit welcher hier im Namen der Freiheit gehaust wurde, und von der kläglichen Unfähigkeit und Indolenz der nachgekommenen Geschlechter. Mit Ausnahme des Senatshauses, eines massigen, aber unschönen Baues, des seinerzeit von den Engländern erbauten Palastes des Präsidenten hinter dem Marsfelde (Place d'armes) und der Statue Pétion's auf diesem Platze, dann der Wasserleitung fällt keine der Baulichkeiten besonders auf. Die meisten Häuser sind ein-, höchstens zweistöckig und wegen der häufig vorkommenden Erdbeben zumeist aus Holz gebaut. Erwähnenswerth sind nur noch die katholische Kirche, das Arsenal, das Gefängniss und das Militärspital, letztere beide vielleicht auch wegen der wahrhaft horrenden Zustände, welche in ihnen herrschen.

Port au Prince besitzt wenige schöne mit Bäumen bepflanzte Plätze. Auf der bereits erwähnten Place d'armes sollte eine Ruhmeshalle erbaut werden; der Bau kam aber nicht über den Sockel hinaus und ist nun der Verwitterung preisgegeben.

Port au Prince ist der Sitz der Centralbehörden der Republik, eines Handelstribunales, eines Bischofs und einer Hauptfiliale der „Bank von Haïti", welche ihren Sitz in Paris hat und die Aufgabe übernommen hat, die trostlos zerrütteten Finanzen des Staates zu regeln.

Die Stadt, deren Einwohnerzahl mit 61.000 angegeben wird, besitzt überdies mehrere Unterrichtsanstalten, deren Leistungen allerdings einen europäischen Massstab nicht vertragen.

Die gewerbliche Thätigkeit ist unbedeutend; der Handel, zwar noch immer lebhaft, ist nur mehr ein Schatten des früheren.

Das ist natürlich, denn 1790 hatte die Gesammtausfuhr Haïtis einen Werth von 74 Millionen Gourdes, 1888/89 von 12 Millionen Gourdes, 1887/88 von 13·2 Millionen Gourdes.

Davon entfielen 1887/88 auf Port au Prince 4,277.108 Gourdes, während sich die Einfuhr auf 2,905 729 Gourdes belief.

Der Stapelartikel Haïtis ist noch immer Kaffee; von diesem wurden 1887/88 über unseren Hafen 92.377 *q* meist nach Hâvre und mindere Sorten direct nach Hamburg ausgeführt.

Der zweite Ausfuhrartikel Haïtis ist Blauholz, in welchem aber Port au Prince keine Rolle spielt. Zu nennen ist noch Cacao 1887/88 mit 155.131 *kg*.

Der Schiffsverkehr umfasste 1889 282 Dampfer mit 483.242 *t* und 102 Segelschiffe mit 28.380 *t*, zusammen 384 Schiffe mit 511.622 *t*, 1888 484 Schiffe mit 563.808 *t*.

In Port au Prince unterhalten Consulate: Argentinien, Belgien, Bolivia, Brasilien, Columbia, Dänemark, Deutsches Reich, Dominikanische Republik (G.-C.), Frankreich, Grossbritannien, Guatemala, Honduras, Italien, Liberia (G.-C.), Mexico, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Peru (G.-C.), Portugal, Schweden und Norwegen, Uruguay, Venezuela, Vereinigte Staaten von Amerika.

Einfuhr und Ausfuhr von Haïti beherrschen die Franzosen, weil sie den grössten Theil des Kaffees aufnehmen, daher lauten auch die Tratten immer auf Francs und sind in Paris zahlbar, selbst die auf Hamburg gezogenen. Die Franzosen unterstützen Haïti als alte Colonie und ein französisch redendes Land. In Port au Prince ist, wie erwähnt, die Hauptniederlassung der „Banque nationale d'Haïti", einer anonymen französischen Gesellschaft, deren Sitz Paris ist. Aber schon sind ihnen in der Einfuhr die Deutschen durch das zielbewusste Vorgehen der Hamburger Dampferlinie voraus. Franzosen, Deutsche und Engländer versorgen Haïti mit Industrieartikeln, England mit Reis, die Union mit Mehl, Fleisch und Glaswaaren.

Die regelmässige Dampferverbindung mit Europa unterhalten die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actiengesellschaft auf ihren Linien nach Colon (Fahrzeit bis Port au Prince 25 Tage) und Vera-Cruz, die Cie. Générale transatlantique auf ihrer Linie Hâvre-Jacmel. Ausserdem bestehen Verbindungen mit Amsterdam, Liverpool, New-York (Atlas-Line, Clyde-Steamship-Cy. und niederländische Postdampfer), New-Orleans und den übrigen Plätzen Westindiens, vor Allem mit Kingston auf Jamaica. Haïti ist in das Welttelegraphennetz aufgenommen.

Nächst Port au Prince ist wichtig Cap Haïtien auf der Nordküste, einst unter dem Namen Cap Français Hauptstadt der französischen Colonie. Es führt aus: Kaffee (1887/88 61.000 *q*) und Cacao, und ist erster Platz der Insel für Blauholz. Ausser diesen sind zu nennen: Aux Cayes, Jacmel, Gonaives und Jérémie (Cacao).

Wie schon erwähnt wurde, sind die Zustände in der Dominikanischen Republik weit besser als in Haïti. Die Einwohner sind zwar, wie alle Mulatten, träge und sinnlich, aber doch von ehrenhaftem und leutseligem Charakter. Man hasst hier nicht die Fremden, sondern überlässt Einwanderern unentgeltlich Grund und Boden und ertheilt ihnen sofort das Bürgerrecht. Daher finden wir in diesen Staaten englisches, französisches und holländisches Capital investirt.

Die Hauptstadt der Republik und der bedeutendste Handelsplatz derselben, Santo Domingo oder auch Sante Domingo liegt an der Südküste der Insel an der Mündung des Ozama-Flusses, welcher sich nebst anderen drei Flüssen daselbst in eine weite, 10 Seemeilen tief in die Küste einschneidende Bai ergiesst. Die Lage der Stadt ist eine sehr anmuthige; westlich von der Stadt breitet sich eine ausgedehnte Savannah, amphitheatralich von Hügeln eingerahmt, aus. Auf dieser Seite erheben sich 8—10 *km* von der Küste die ersten

Stufen der Cibao-Kette. Desgleichen erstreckt sich östlich vom Ozama-Fluss eine Ebene 30—40 *km* landeinwärts.

Die Stadt wurde 1496 von Bartholomäus Columbus gegründet; 1586 wurde sie von den Engländern unter Drake erobert und grossentheils verheert. Der Hafen der Stadt wird durch den Ozama-Fluss selbst gebildet, welcher bis auf 3 Seemeilen von der Mündung eine Tiefe von $3^1/_2$—8 *m* hat; der Hafen ist eng und kann der der Mündung des Flusses vorliegenden Barre wegen, welche bei Ebbe bloss 3·5 *m* Tiefe hat, nur von Schiffen mittleren Tiefganges, und das nicht ohne zur Einfahrt einen Lootsen zu nehmen, benützt werden. Grössere Schiffe müssen auf der Rhede bleiben, woselbst das Ein- und Ausschiffen von Waaren grosse Schwierigkeiten macht, ja oft unmöglich ist; auch in nautischer Hinsicht ist die Rhede verrufen und besonders zur Zeit der Orkane und vom November bis Mai gefährlich.

Die Stadt ist allseits von einem Wall umgeben; einige verfallene Forts und Bastionen vertheidigen die Einfahrt in den Hafen und die Landseite. Die Strassen sind breit, regelmässig angelegt, aber schmutzig und ungepflastert; die Häuser sind meist gut gebaut; unter ihnen befinden sich viele grössere Gebäude, die noch von der Zeit der spanischen Herrschaft herrühren, aber auch viele Ruinen, die von den Kämpfen der vergangenen Zeiten und von den häufigen Erdbeben Zeugniss ablegen. Sehr sehenswerth ist die auf der Plaza mayor gelegene, im gothischen Style erbaute Kathedrale mit einer schönen Kuppel, welche die älteste der neuen Welt ist (sie wurde 1514—1540 erbaut) und in welcher Columbus' Gebeine bis 1794 aufbewahrt wurden, in welch letzterem Jahre sie nach Habana überführt wurden. Im Jahre 1877 will man übrigens gelegentlich eines Umbaues in der Kathedrale in einer Bleicassette die echten Gebeine Colon's gefunden haben, und man vermuthet, dass die nach Habana überführten einem Verwandten des grossen Entdeckers angehören.

Von sonstigen Gebäuden sind noch erwähnenswerth das Gouvernementsgebäude, das Arsenal, das ehemalige Jesuitencollegium — jetzt ein Militärmagazin und sehenswerth wegen seines schönen Hochaltars und seiner Kuppel, nebst einer grossen Zahl meist verfallener Kirchen.

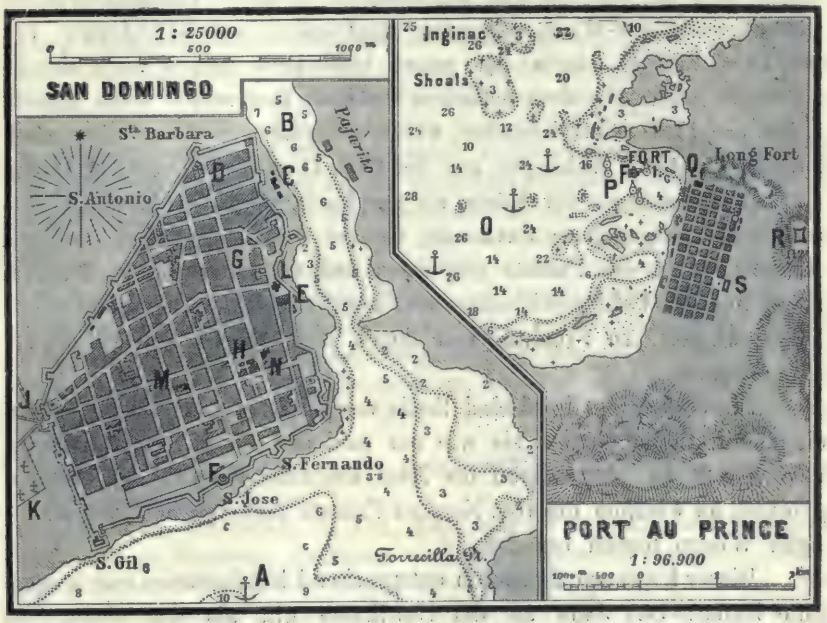
Santo Domingo, welches 20.000 Einwohner hat, führt vor Allem Zucker aus und steht als Handelsplatz hinter Puerto Plata zurück.

Puerto Plata liegt an der Nordküste und ist Sitz des Gouvernements des Norddistrictes. Die Stadt hat einen halbkreisförmigen, ziemlich unsicheren Hafen von etwa $^1/_2$ Seemeile Durchmesser. Puerto

Plata, welches dermalen 10.000 Einwohner zählt, wurde im Jahre 1863 während des Aufstandes gegen die spanische Herrschaft fast ganz eingeäschert und konnte sich seither nur mühsam erholen.

Der Handel von Puerto-Plata leidet unter der zunehmenden Concurrenz von Sanchez (Bai von Samaná) an der Ostseite der Insel, von welchem eine 115 *km* lange Eisenbahn nach La Vega ausgeht, denn die Wege, welche von Puerto-Plata in die Vega Real, den fruchtbarsten Theil des Staates, führen, können selbst die Saumthiere nur dann passiren, wenn es nicht zu lange regnet. Daher vermittelte Puerto-Plata früher die Hälfte, heute nur den dritten Theil des Handels der

San Domingo und Port au Prince (Höhen und Sonden in Metern).



San Domingo: **A** Ankerplatz vor S. Domingo, **B** Yabacao-Fluss, **C** Zollamt, **D** Sta. Barbara-Kirche, **E** Palais des Präsidenten, **F** Leuchtfeuer, **G** Marktplatz, **H** Kathedrale, **J** Bastion la Concepcion, **K** Friedhof, **L** Remedio-Kirche, **M** erzbischöfliches Palais, **N** Congress-Palais. — Port au Prince: **O** Rhede, **P** innerer Hafen, **Q** Zollamt, **R** Fort Alexander, **S** Palais des Präsidenten.

Republik. Die Ausfuhr besteht aus Tabak, der geschätzt ist und im Lande von cubanischen Arbeitern zu Cigarren und Cigaretten verarbeitet wird, Kaffee, Mahagoniholz und Cacao. Sie erreichte 1889 898.679 Dollars und geht nach Hamburg, Bremen, Hâvre und Liverpool.

An der Einfuhr von 697.485 Dollars ist neben den genannten Häfen auch New-York betheiligt.

Der auswärtige Schiffsverkehr war 1889 auf 108 Schiffe mit 78.246 Reg.-Tons gesunken.

Puerto-Plata hat auch mehr Dampferverbindungen als Santo Domingo, steht durch vier Dampferlinien mit Europa und Amerika in Verbindung, eine fünfte,

von der Republik subventionirte amerikanische Dampferlinie verbindet sämmtliche grössere Häfen der Insel untereinander und mit Amerika. Mit England, Nordamerika, den westindischen Inseln und mit Venezuela ist das Land durch unterseeische Kabel verbunden; das Telegraphen- und Telephonwesen im Lande ist gut entwickelt.

Portorico. San Juan.

Portorico, die zweitgrösste der spanischen Inseln Westindiens, schliesst im Osten die Reihe der Grossen Antillen ab. Von Haïti im Westen durch die circa 60 Seemeilen breite Mona-Passage getrennt, erhebt sich die Insel, welche bei ziemlich einfachen Ufercontouren die Gestalt eines Ost-West liegenden Rechteckes und ein Areale von 9620 km^2 hat, in einem die ganze Insel ihrer Länge nach durchziehenden und nahe dem östlichen Ende im Yunque-Pic seine grösste Höhe von 1120 m erreichenden, wald- und quellenreichen Gebirgsstock zumeist in steilen Abhängen aus der See. Doch finden sich im Innern und stellenweise an der Küste, wo das Hochgebirge ins Land zurücktritt, weit ausgedehnte Savannen, welche von zahlreichen von den Niederschlägen des Passats gespeisten und oft in herrlichen Wasserfällen aus den Gebirgsschluchten sich herabstürzenden Flüsschen reichlich bewässert, an Fruchtbarkeit denen der übrigen Antillen nichts nachgeben.

Die Küsten der Insel sind theils von Klippen, Riffen und Lagunen eingefasst, theils werden sie wie am östlichen Theile der Nordküste unvermittelt von den schroff ins Meer abstürzenden Gebirgsabhängen gebildet, an welchen die vom Nordost-Passate einhergetriebenen mächtigen Wogen tosend branden.

Dieser Küstenconfiguration entsprechend hat Portorico nur wenige gute Häfen; San Juan an der Nordküste gilt als der einzige, in welchem grosse Schiffe auch während der Orkansaison sichere Zuflucht finden; nebst diesem können nur noch Guanica und Hovas, die aber als Handelsplätze von keiner Bedeutung sind, als gute Häfen bezeichnet werden.

In dieser Unzugänglichkeit der Insel mag zum Theile auch die Erklärung für die Thatsache gefunden werden, dass sich die Geschichte Portoricos in verhältnissmässig viel ruhigeren Geleisen bewegt hat, als auf den anderen westindischen Inseln.

Die Besiedlung der Insel, welche am 15. November 1493 von Columbus entdeckt und San Juan Baptista de Puerto Rico benannt wurde, erfolgte erst 1509 von San Domingo aus, und zwar durch Ponce de Leon, den Statthalter einer der spanischen Niederlassungen auf letzterer Insel.

Die Eingeborenen, deren Zahl für die Zeit der Entdeckung mit circa 600.000 angegeben wird, erfreuten sich im Anfange einer relativen Schonung, erlitten jedoch bald dasselbe Schicksal wie ihre Brüder auf den anderen von den Spaniern in Besitz genommenen Inseln.

Einem kleinen Reste derselben gelang es jedoch, als in der Mitte des XVI. Jahrhunderts der blutigen Wirren wegen die Insel für längere Zeit von den Spaniern verlassen wurde, sich zu erhalten und, wie wir später sehen werden, ihr Blut bis auf den heutigen Tag, wenn auch nur als Mischung zum weissen, zu vererben.

Gegen Ende des XVI. Jahrhunderts begann die Colonie durch Zuzug von Ansiedlern ziemlichen Aufschwung zu nehmen; bis 1763 war sie aber so ziemlich sich selbst überlassen. Erst von diesem Jahre an begann die spanische Regierung sich für Portorico zu interessiren und erliess in der Folge eine Reihe von Verfügungen, insbesondere mit Absicht auf Förderung der Einwanderung und Befreiung des Handelsverkehres von den drückendsten Fesseln, welche das Prosperiren der Colonie mächtig förderten, so dass Portorico zu Ende des vorigen und Anfangs dieses Jahrhunderts ähnlich wie Cuba, wenn auch nicht in demselben Masse, eine Periode hohen Wohlstandes zu verzeichnen hatte.

Seither haben sich die ungünstigen Verhältnisse des Weltmarktes für Colonialproducte, welche nebst anderen Umständen auf allen westindischen Inseln eine Bewegung in absteigender Linie verursacht haben, freilich auch auf Portorico fühlbar gemacht; allein da letztere Insel sich relativ ruhiger und geordneter innerer Zustände erfreute und auch die erst 1873 erfolgte Aufhebung der Sclaverei, dank dem starken Ueberwiegen der Weissen und Mulatten über die Neger, sich nur wenig fühlbar machen konnte, endlich auch die Bevölkerung sich fortwährend in ziemlich starker Progression vermehrte und noch vermehrt, so trat auch ein eigentlicher Stillstand auf Portorico nicht ein, vielmehr hat sich Production und Handel auch in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts langsam, aber sichtlich erhoben.

Portorico ist seit seiner ersten Besitzergreifung ununterbrochen unter der Herrschaft Spaniens geblieben.

Wohl war die Colonie im XVI., XVII. und XVIII. Jahrhundert mehrmals von Engländern, Franzosen, Holländern und von den Flibustiern angegriffen worden, doch gelang es denselben nie, dauernd festen Fuss auf der Insel zu fassen. Als dann zu Anfang des XVII. Jahrhunderts die Hauptstadt San Juan stark befestigt wurde, wurden die feindlichen Angriffe, welche sich naturgemäss immer gegen diesen Punkt richteten, regelmässig zurückgeschlagen.

Die Bevölkerung Portoricos betrug 1887 813.937 Seelen, was 85 Bewohner auf den Quadratkilometer gibt. Ist sonach schon die Dichtigkeit der Bevölkerung auf Portorico eine weit grössere als auf irgend einer anderen der grossen Antillen, so gestaltet sich dieses Verhältniss noch günstiger, wenn man die Zusammensetzung der Bevölkerung in Betracht zieht; denn mehr als die Hälfte sind Weisse, von dem Reste sind mehr als zwei Drittel Mulatten und kaum ein Drittel Neger. Der von Natur arbeitsscheue Theil der Bevölkerung bildet also hier nur einen kleinen Bruchtheil, wobei bemerkt werden muss, dass auf Portorico die Neger, weil eben durch die Concurrenz an Arbeitskräften

die Lebensbedingnisse erschwert sind, sich nolens volens zur Arbeit verstehen müssen.

Interessant ist, dass auf Portorico, wie früher angedeutet, ein Menschenschlag, und zwar in ziemlicher Menge vertreten ist, dessen Abstammung auf eine Vermischung der spanischen Colonisten mit den Ureinwohnern der Insel zurückzuführen ist.

Diese Gibaros, wie sie genannt werden, und die Islenos — letztere Einwanderer von den canarischen Inseln — sind meist kleine Grundbesitzer, Viehzüchter und Feldarbeiter. Ihrem Vorhandensein ist es wohl zu danken, dass auf Portorico eine Masseneinfuhr von Negersclaven nicht erforderlich war, und in weiterer Folge die Sclavenemancipation keinen so schädlichen Rückschlag in der Production hervorrufen konnte wie beispielsweise auf den englischen Inseln Westindiens.

Die Bodencultur auf Portorico entspricht der Fruchtbarkeit der Insel und dem relativ günstigen Populationsverhältnisse.

Das Klima ist zwar tropisch warm, im Allgemeinen aber gesünder als auf den übrigen Antillen.

Portorico bildet mit den benachbarten Inseln Vieques, Culebra, Desechos und Mona ein eigenes Generalcapitanat.

An der Nordküste, beläufig 30 Seemeilen von der Nordostspitze der Insel, liegt San Juan, die Hauptstadt und der Haupthafen Portoricos.

San Juan, vollständiger San Juan de Puerto Rico, wurde, wie erwähnt, im Jahre 1514 gegründet; die Stadt, welche gegenwärtig circa 24.000 Einwohner zählt, steht am westlichen Ende einer beiläufig $2^1/_2$ Seemeilen langen WNW gerichteten Felseninsel, der Morro-Insel, welche im Südosten nur durch den sehr schmalen San Antonio-Canal vom Inselland getrennt ist und den nördlichen Abschluss der sehr geräumigen und sicheren Bai bildet. Seit September 1889 lässt die Regierung den Hafen vertiefen.

Eine grosse Zahl von Forts und Bastionen haben seiner Zeit San Juan zu einem der festesten Plätze gemacht, aber diese Befestigungen sind jetzt veraltet.

Der Hafen wird im Westen durch die Cabras-Inseln und die seichten Bänke, welche diese Inseln mit dem Lande verbinden, abgeschlossen; im Süden und Osten wird er durch das hier niedrige und morastige Inselland begrenzt.

Wie unser Kärtchen zeigt, lassen sich innerhalb der grossen Bai, welche den Hafen von San Juan bildet, und deren für Schiffe benützbares Areale durch ausgedehnte Bänke und Lagunen bedeutend

eingeengt wird, zwei eigentliche Häfen unterscheiden: der äussere, welcher durch den von der Einfahrt bis zur Puntilla sich hinziehenden Schiffahrtscanal gebildet wird und welchen zumeist jene Schiffe benützen, welche nur kurze Zeit im Hafen verweilen, und der innere, östlich von der Puntilla. Letzterer ist gegen alle Seiten vollkommen geschützt und geniesst überdies den Vortheil des über das niedrige Dünenland östlich der Stadt hinwegstreichenden kühlenden Passats.

San Juan (Massstab 1 : 29.200; Sonden in Metern).

A Innerer Hafen, B Zollamt, C Waarenhäuser, D Arsenal, E Anlegeplatz, F Leuchtfeuer, G Gouvernementspalast, H St. Helena-Batterie, J Ballaya-Kaserne, K Friedhof, L S. Domingo-Kaserne, M Kathedrale, N S. Francesco-Kirche, O Marktplatz, P Caguas-Strasse, Q Tierra-Thor, R S. Juan-Thor.

Das Einfahren in den Hafen von San Juan gestaltet sich wegen der vielen und infolge der Schlammablagerungen aus den in die Bucht sich ergiessenden Flüssen variablen Untiefen schwierig; auf der Barre der Hafeneinfahrt bricht sich bei Nordwinden die Brandung mit Mächtigkeit und kann einlaufenden Schiffen gefährlich werden; der Schiffahrtscanal im Hafen ist zwar durch Bojen gekennzeichnet, da dies aber nicht in vollkommen ausreichendem Masse der Fall ist und

infolge des sehr unreinen Wassers die Grenzen des fahrbaren Wassers mit dem Auge nicht erkannt werden können, so ist es nicht rathsam, ohne Lootsen in den inneren Hafen einzulaufen.

Die Stadt San Juan selbst macht einen recht angenehmen Eindruck; sie besteht aus breiten geraden, unter rechtem Winkel sich kreuzenden Strassen und gut gebauten, der Orkane wegen aber meist nur einstöckigen, oft auch nur hölzernen Häusern. Für die gewöhnlichen Bedürfnisse der ankommenden Schiffe, wie Kohle, Wasser und Lebensmittel, ist ausreichend vorgesorgt; für gesellige Unterhaltung dienen zahlreiche Cafés, Casinos und ein in den Jahren 1824 – 1829 erbautes grosses Theater.

Von Gebäuden, welche geeignet wären, die Aufmerksamkeit des Fremden zu fesseln, ist vorzüglich die Kathedrale zu erwähnen, welche drei Schiffe und zwei Reihen seitlicher Kapellen hat; im Ganzen aus Stein erbaut, ist auch dieses Gebäude mit Ausnahme des Theiles über dem Hochaltar mit Holz eingedeckt. Bemerkenswerth sind ferners noch das auf dem grossen Platze stehende Rathhaus mit einem schönen Saale, das Arsenal, das Zollhaus, das Hafencapitanat und verschiedene Regierungsgebäude.

San Juan ist Sitz der Centralbehörden der Colonie; auch residirt ein Bischof hier. In der Stadt herrscht zuweilen Wassermangel, da die Bewohner auf ihre Cisternen angewiesen sind; ausserhalb der Stadt befinden sich jedoch reichlich fliessende Quellen.

Bei dem eigenthümlichen verticalen Baue der Insel, welche ihrer ganzen Länge nach eine Gebirgskette von West nach Ost durchzieht, haben neben San Juan noch eine Reihe anderer Küstenplätze ihre selbständige Handelsbedeutung. Diese sind Arecibo und Aquadilla im Nordwesten, Mayaquez an der Westküste und Ponce an der Südküste, welche Orte neben San Juan von den europäischen Postdampferlinien angelaufen werden.

An dem Handel von Portorico haben das Mutterland Spanien und Cuba den grössten Antheil, an sie reihen sich die Vereinigten Staaten, dann Grossbritannien, das fast den vierten Theil der Einfuhr liefert, das Deutsche Reich und Frankreich.

Der Handel von Portorico betrug:

	Ausfuhr	Einfuhr
1889	11,066.684 Pesos	14,177.577 Pesos
1888	11,999.255 „	14,389.673 „
1887	10,994.913 „	11,012.964 „

Der Hauptartikel ist Kaffee (1889 169.910 *q*, 1888 232.250 *q*), welchen Cuba, Frankreich, Deutschland und Spanien aufnehmen.

Von Zucker (1889 636.100 *q*, 1888 619.870 *q*) gehen 300.000—400.000 *q* in die Union, der Rest nach Spanien und England.

Melasse (1889 207.030 *q*) wird zum grössten Theile in die Union gesendet.

Von Tabak (1889 35.090 *q*, 1888 15.180 *q*) gehen etwa 6000 *q* nach Cuba, das übrige nach Spanien und Deutschland.

Die Ausfuhr von Rindern stieg 1889 auf 6531 Stück und war nach Französisch- und Britisch-Westindien, dann nach St. Thomas gerichtet. Auch die Ausfuhr von Häuten ist ansehnlich.

Mit dem Ausbau von Eisenbahnen, von denen heute 18 *km* fertig, 546 *km* im Bau und projectirt sind, wird sich die Ausfuhr Portoricos ganz bedeutend steigern, denn heute führt eine Fahrstrasse nur längs der Küste um die ganze Insel, in das Innere gelangt man nur auf meist verwahrlosten Reitwegen.

In der Einfuhr hat die regsame Industrie Cataloniens Spanien den Vorrang vor der Union und Grossbritannien gesichert; den vierten Platz nimmt Deutschland ein.

Den wichtigsten Theil der Einfuhr bilden Nahrungsmittel aller Art. Mehl (1889 140.190 *q*) senden die Union und Spanien, Reis (1889 195.290 *q*) Grossbritannien und Deutschland, Stockfische (88.250 *q*) Canada und die Union, Schweinefleisch Schinken und Speck die Union, candirte Früchte Spanien, Käse die Union, Olivenöl Spanien, Gemüse und Hülsenfrüchte Spanien und die Union und Weine Spanien.

Hölzer kommen aus der Union und Canada, Kohlen aus England, Petroleum aus der Union.

Weniger bedeutend ist die Einfuhr von Industrieerzeugnissen.

Den Markt in Baumwollstoffen (1889 18.730 *q*, Werth 1,770.420 Pesos) und Schafwollstoffen beherrschen Spanien und Grossbritannien. In den Erzeugnissen aus Jute, Hanf und Flachs tritt Spanien hinter Grossbritannien zurück.

In Metallwaaren und insbesondere in Maschinen für Zuckerfabrication ist Grossbritannien der wichtigste Staat; doch die Schienen für die Bahnen, welche im Bau begriffen sind, liefert das thätige Belgien.

Der Schiffsverkehr von Portorico erreichte im auswärtigen Verkehre 1889 2547 Schiffe mit 2,317.414 *t*, 1888 2752 Schiffe mit 2,206.557 *t*.

Mehr als drei Fünftel der Tonnenzahl entfallen auf die spanische Flagge, denn die Compañia transatlantica unterhält zwei Linien mit Spanien (Santander, Cadiz) und über Habana mit Vera-Cruz und Colon; zwei ihrer Linien haben Liverpool zum Ausgangspunkte.

Häfen Portoricos laufen ferner an die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft und die Compagnie Générale Transatlantique (Hâvre).

Portorico hat über Jamaica und Trinidad Anschluss an die Welttelegraphenlinien.

St. Thomas.

Keine zweite Insel der Kleinen Antillen bietet einen so malerischen Anblick als das dänische St. Thomas (86 km^2) im Osten von Portorico. Seine centrale Lage zwischen den Grossen und Kleinen Antillen und an der kürzesten Linie, die von Europa in das Karai-

bische Meer führt, verschaffte mit der Zeit St. Thomas eine hohe commerzielle Bedeutung als Depôtplatz der Industrieerzeugnisse Europas und der Naturproducte Westindiens. Seit Kabel- und Dampferverbindungen den directen Verkehr dieses Handelsgebietes ermöglichen, ist der Zwischenhandel hier verschwunden und damit auch alle bedeutenden Handelsfirmen, von denen eine grosse Zahl deutsche waren.

Die Insel ist heiss und nur zum Theile anbaufähig, von Erdbeben und verheerenden Drehstürmen heimgesucht. Sie producirt nicht viel und die 14.389 Bewohner sind ausschliesslich auf den Erwerb angewiesen, welchen der Schiffsverkehr mit sich bringt; dieser erlitt vorübergehend eine Einbusse, als die Engländer ihre Hauptschiffstation nach Barbados verlegt hatten. Der Freihafen St. Thomas, eigentlich Charlotte Amélie, liegt an der Südküste der Insel am Fusse einer Bergkette, die ihm einen vorzüglichen Schutz gewährt und ist mit Reparatur-, Slip- und Schwimmdock ausgerüstet, besitzt eine leistungsfähige Maschinenfabrik und bequeme Vorrichtungen zum Einladen von Kohlen.

Und als Kohlenplatz hofft St. Thomas wieder auf bessere Zeiten, wenn der Panama-Canal ausgebaut sein wird.

St. Thomas laufen an alle westindischen Linie der Hamburg-amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft, eine Zweiglinie der Royal-Mail-Steam-Packet-Cy. (Southampton), die West-India & Pacific-Steamship-Cy. und Harrison-Line (Liverpool), die Cie. Générale Transatlantique (Hâvre, Bordeaux, Marseille). St. Thomas ist ein Knotenpunkt der westindischen Kabel.

Martinique. St. Pierre.

Martinique, die am weitesten gegen den Passat vorgeschobene der „Inseln ober dem Winde“ — wenn man von Barbados, welches ganz ausserhalb des Bogenzuges der Antillen liegt, absieht — ist die bedeutendste Besitzung Frankreichs in Westindien und bildet für sich ein eigenes Gouvernement.

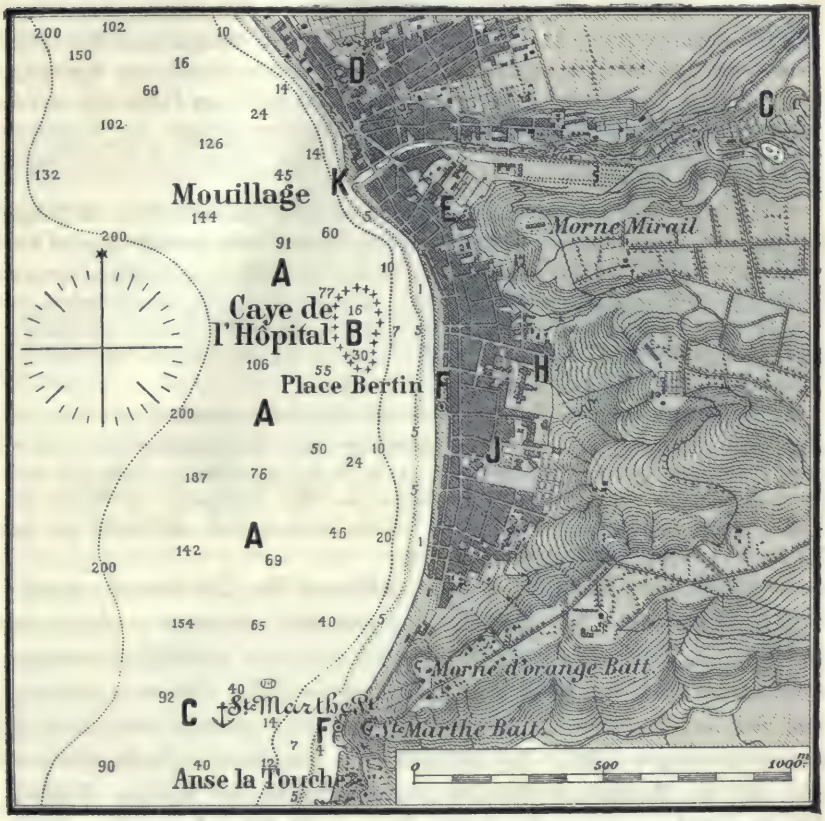
Gleich den anderen, vulcanischen Kräften ihre Entstehung verdankenden Nachbarinseln zeichnet sich auch Martinique durch die Mannigfaltigkeit und das Malerische in den Formen seiner Gebirge aus, welche auf dem kleinen Areale von 988 km^2 zusammengedrängt, zu Höhen bis 1350 m (Mt. Pelée) ansteigen.

Martinique hat sehr gut entwickelte Küstencontouren und besitzt eine grosse Zahl von schönen sicheren Baien, welche aber der vorgelagerten Korallenbänke wegen schwer zugänglich sind; die bereits

erwähnte Bai von Fort Royal, in deren Hintergrunde die politische Hauptstadt der Insel, Fort de France liegt, zählt zu den besten Häfen Westindiens.

Martinique wurde von Columbus im Jahre 1493 entdeckt; doch blieb die Insel bis zum Jahre 1635 im ungestörten Besitze der zum Stamme der kriegerischen Karaiben gehörenden Eingeborenen.

St. Pierre auf Martinique (Massstab 1 : 21.100, Sonden in Metern).



A Bojen für Schiffe, B Felsgrund des Caye de l'hôpital, C Ankerplatz bei Marthe, D Fort-Kirche, E Theater, F Leuchtfeuer, G botanischer Garten, H Hospital, J Mouillage-Kirche, K Mündung des Mouillage-Flusses.

Im Juli des letztgenannten Jahres wurde Martinique von französischen Colonisten der Insel St. Christophe im Namen der von Richelieu gegründeten „Companie der amerikanischen Inseln“ in Besitz genommen; die erste Ansiedlung fand an der Stelle des heutigen St. Pierre statt. Directe unter die Hoheit des französischen Staates kam Martinique aber erst 1664, in welchem Jahre diese Colonie nebst Guadeloupe und Dependenzen vom Staate angekauft wurde.

Verfehlte volkswirthschaftliche Politik und kriegerische Unruhen liessen

die Colonie im weiteren Verlaufe des XVII. Jahrhunderts nicht zur Entwicklung gelangen.

Martinique hatte zu jener Epoche mehrere Angriffe seitens der Engländer und der Holländer abzuwehren, was, wenn auch mit grossen Opfern, doch stets mit Erfolg geschah.

Vom Ryswicker Frieden bis zum Ausbruche des siebenjährigen Krieges genoss Martinique die Wohlthaten einer langen Friedensperiode. In dieser Zeit nahm die Colonie einen bemerkenswerthen Aufschwung, so dass Martinique nächst Barbados der Hauptstapelplatz für die colonialen und die europäischen Producte in den Kleinen Antillen wurde. In der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts und bis zum Abschlusse der grossen Napoleonischen Kriege in Europa kam Martinique viermal (1762, 1794, 1809, 1815) für kurze Zeit in den Besitz der Engländer, welche jedoch jeweilig bei Friedensschluss die Insel wieder an Frankreich zurückgeben mussten. Am längsten, nämlich fast acht Jahre, dauerte die Occupation seitens Englands nach der im Jahre 1794 durch Admiral Jervis erfolgten Eroberung der Insel.

Mehr als von den äusseren Entwicklungen hatte Martinique von den Folgen der französischen Revolution zu leiden, welche auf der Insel ähnliche blutige Verwicklungen im Innern schufen wie auf Haïti; dass zu jener Zeit die Negerfrage auf Martinique nicht eine gleich verhängnissvolle Lösung für die Weissen gefunden hat wie auf der genannten Insel, ist wohl der früher erwähnten Occupation Martiniques durch die Engländer zu verdanken, welche eben in die Zeit fiel, als auf Haïti die Neger mit Erfolg sich zu Herren der Insel machten.

In die nun folgende Friedensepoche bis zum Jahre 1848, in welchem auf Martinique die Sclaverei infolge der Februar-Revolution ohne irgend welchen Uebergang aufgehoben wurde, fallen mehrere, theils im Keime erstickte, theils erst nach blutigen Kämpfen unterdrückte Verschwörungen und Aufstände der Neger und Farbigen; die bedeutendsten waren die in den Jahren 1824 und 1833 von den Mulatten in Scene gesetzten Revolutionen.

Das Klima Martiniques kann während der Trockenzeit, welche von November bis Juli dauert, ein gesundes genannt werden; der Ausdruck „Trockenzeit" darf übrigens nicht zu wörtlich genommen werden, da auch in dieser Zeit kurze Regenschauer eintreten; während der von Juli bis October dauernden Regenzeit grassirt besonders in den Niederungen häufig das gelbe Fieber, zuweilen auch die Cholera.

So wie Martinique mit den anderen Inseln der Kleinen Antillen den Segen der ausserordentlichen Fruchtbarkeit und der Ueppigkeit der Vegetation in allen Gebirgslagen, den Fischreichthum der Küstengewässer und die reiche Fauna des Landes gemeinsam hat, so theilt es mit denselben auch die Schrecken, mit welchen die Natur zuweilen diese gottbegnadeten Inseln heimzusuchen findet. Erdbeben und Orkane, letztere in der Regenzeit auftretend, verwüsten manchmal ganze Länderstrecken und Städte; so wurde Fort de France im Jahre 1839 durch ein Erdbeben ganz zerstört; auch Sturmfluten richten häufig Verheerungen in den Häfen und an den Küsten an.

Eine Specialität Martiniques sind die in der Regenzeit vorkommenden, von verheerender Wirkung begleiteten Wasserstürze, Déscente genannt, welche eine Folge der in dieser Jahreszeit auftretenden wolkenbruchartigen Regen und der durch dieselben gebildeten Wasseransammlungen in den Mulden des Gebirges sind. Nicht unerwähnt können wir endlich die äusserst giftige Lanzenschlange lassen, welche auf Martinique ebenso wie auf der südlichen Nachbarinsel St. Lucia massenhaft vorkommt und eine wahre Landplage geworden ist. Der Biss dieser Schlange ist in wenigen Minuten tödtlich und bildet deshalb ein ernstliches Hinderniss für die weitere Cultivirung der Insel.

Die Bevölkerung von Martinique wird für 1888 mit 175.164 Einwohnern angegeben. Davon sind höchstens 10.000 Weisse, 13.000 ostindische Coulies und die übrigen Neger und Mulatten. Bei der freisinnigen Verfassung, welcher Martinique besitzt, sind die Mulatten die Herren der Insel. Die Neger erfreuen sich unter der Herrschaft der Franzosen seit mehr als 100 Jahren der Freiheit, aber sie haben sich der europäischen Cultur trotzdem nicht angeschlossen, sondern leben thatsächlich in einer tiefen Barbarei. Die Noth zwingt sie selten zu arbeiten, weil die Lebensbedürfnisse namentlich seit Einführung des Brotfruchtbaumes spottbillig sind. Fleissige Arbeiter sind die Coulies, deren Einfuhr die Regierung in die Hand genommen hat; sie blicken mit Verachtung auf den Neger herab.

Die Insel liefert Bodenproducte im Werthe von 30 Millionen Francs, trotzdem zwei Drittel der Oberfläche Wälder und Savannen einnehmen. Die Hauptculturen sind Zuckerrohr, das zum Theile schon in grossen Centralfabriken verarbeitet wird, und aus welchem Rohzucker (550.000 *q*), Melasse (46.000 *hl*), Rum und Tafia (243.000 *hl*) hergestellt werden, dann Cacao (579.000 *q*). Die altberühmte Kaffeeproduction liefert nur noch wenig für den Export.

Hauptort der Insel und Sitz des Gouverneurs ist Fort de France mit 17.000 Einwohnern. Die schöne Stadt, in der im Juni 1890 ein Brand 1600 Häuser zerstörte, hat einen ausgezeichneten Hafen.

Aber der Handel und das Geldgeschäft sind in St. Pierre, der volkreichsten Stadt der Insel, concentrirt. St. Pierre liegt, wie alle Handelsplätze auf den Kleinen Antillen, an der Leeküste der Insel. Diese Küste ist im Allgemeinen steil abfallend und frei von Untiefen. Zehn Seemeilen südöstlich von Cap St. Martin, der Nordwestspitze der Insel, bildet die Küste in einer Ausdehnung von circa 5 Seemeilen eine flache Einbuchtung, an deren innersten Punkte die Stadt

St. Pierre auf einem von den Gebirgsabhängen daselbst freigelassenen schmalen sandigen Ufersaume steht. In ihrer Entwicklung landeinwärts durch diese Bergabhänge begrenzt, dehnt sich die Stadt in einer Länge von mehr als einer Seemeile von der Spitze Ste. Marthe, einem schroff ins Meer fallenden Hügel im Süden, bis zur Mündung des Pères-Flusses im Norden knapp am Ufer aus; ein zweiter Fluss, der Mouillage, welcher im nördlichen Drittel der Stadt mündet, durchbricht die in ununterbrochener und dichter Folge sich dahinziehende Häuserreihe. St. Pierres Lage im Vordergrunde von mit dichten Waldungen und Culturen bedeckten Hügeln, weiter rückwärts die ihre Häupter bis in die Wolken erhebenden Gebirgsriesen, von welchen besonders die Pitons du Carbet im Südosten durch ihre bizarren Formen auffallen, ist eine sehr malerische. Die Stadt selbst macht einen ganz europäischen Eindruck.

Wie aus der vorbeschriebenen Lage hervorgeht, besitzt St. Pierre nur eine ganz offene Rhede; des gegen See sehr rasch abfallenden Grundes wegen sind die Schiffe genöthigt, sich ganz nahe am Ufer der Stadt, senkrecht zu demselben „vierkant" zu vertäuen, wie man in der Seemannssprache sagt, zu welchem Zwecke am Ufer eine Reihe von Landfesten stehen, sowie auch parallel zum Ufer acht Vertäubojen ausgelegt sind. Während der Regenzeit, welche auch die Zeit der Stürme ist, müssen die Schiffe die Rhede, welche dann sehr gefährlich ist, verlassen.

Das Klima der Stadt ist, besonders zur Regenzeit, verrufen; die besser situirten Einwohner suchen zu dieser Jahreszeit ihre höher gelegenen Landsitze auf. Aber trotzdem wird jeder Besucher St. Pierres gewiss nur die angenehmsten Erinnerungen von seinem Aufenthalte auf dieser reizenden Insel im Allgemeinen sowie der Stadt im Besonderen in sich aufnehmen.

Hiezu tragen nicht nur die genussreichen Ausflüge in die an den herrlichsten landschaftlichen Scenerien reiche Umgebung der Stadt, sondern mehr noch die überaus angenehmen gesellschaftlichen Verhältnisse der Stadt bei, wie sie nur die echt französische Gastfreundschaft, Lebensfreude und Liebenswürdigkeit der Bewohner im Allgemeinen und der unvergleichliche Liebreiz, die Anmuth und Grazie der französischen Creolinnen mit sich bringen können.

Die Stadt, welche 29.000 Einwohner beherbergt, trägt in ihrer Anlage und ihren Gebäuden den unverkennbaren Charakter der Handelsthätigkeit. Durch Architektur und Grösse zeichnet sich keine Baulichkeit besonders aus; zu erwähnen wäre nur die Kathedrale, das Rath-

haus, der Justizpalast, das Lyceum, das Theater, das Militärspital und der bischöfliche Palast.

Mit Wasser ist St. Pierre in ganz vorzüglicher Qualität versorgt, ein Vorzug, welcher in einer Tropenstadt besonders ins Gewicht fällt.

Sehr sehenswerth ist der am südlichen Thalabhange des Mouillage-Flusses gelegene botanische Garten, welcher zur Acclimatisation für ostindische Gewächse dient.

Der Handel von Martinique erreichte 1888 23·5 Millionen Francs in der Ausfuhr und 22·9 Millionen Francs in der Einfuhr.

Die Ausfuhr setzt sich zusammen aus den obengenannten Naturproducten, sie wird sich mit der Weiterführung der Eisenbahnen, von denen heute schon 194 *km* in Betrieb stehen, weiter steigern; an der Einfuhr ist Frankreich nur zu drei Fünfteln betheiligt.

Mit Ausschluss des Küstenverkehres erreichte der Schiffsverkehr 1888 1123 Schiffe.

Den regelmässigen Verkehr mit Europa besorgt die Cie. Générale transatlantique mit drei Linien; die Linie St. Nazaire-Colon erreicht Fort de France in 13 Tagen, die Linie (Hâvre-)Bordeaux-Colon in 14 Tagen, auch die Linie Marseille-Colon läuft hier an. Fort de France ist Ausgangspunkt der Zweiglinie nach Cayenne.

Martinique steht über Portorico mit Nordamerika und Europa, über Trinidad mit der Westküste Südamerikas in telegraphischer Verbindung.

St. Pierre ist Sitz der Banque de la Martinique und der Banque transatlantique.

Hier unterhalten Consulate: Dänemark, Grossbritannien, Niederlande, Schweden und Norwegen, Venezuela und die Vereinigten Staaten von Amerika.

Auf der im Norden von Martinique gelegenen französischen Insel Guadeloupe, welche mit ihren Dependenzen 1870 km^2 mit 165.000 Einwohnern umfasst, herrschen ähnliche Verhältnisse. Hier ist Basse Terre Sitz der Verwaltung und Pointe à Pitre, das 27.000 Einwohner zählt und einen vollkommen sicheren Hafen besitzt, der Mittelpunkt des Handels der Colonie. Ausser Zucker (580.000 q) und Melasse werden hier gewonnen Kaffee, Cacao (340.000 kg), Vanille (15.000 kg) und Rocon.

Die Handelsbewegung von Guadeloupe ist grösser als die von Martinique und erreichte 1888 in der Ausfuhr 26, in der Einfuhr 24 Millionen Francs.

Guadeloupe ist über die anderen Antillen mit der Union und Südamerika telegraphisch verbunden.

Die beiden Hauptplätze von Guadeloupe sind Stationen der drei westindischen Linien der Cie. Générale transatlantique.

Für den Localverkehr besteht hier eine eigene Dampfergesellschaft.

Trinidad. Port of Spain. Barbados.

Unter allen Völkern, welche Colonien in Westindien gründeten, sind die Briten die besten Colonisatoren, darum zeichnen sich auch die Inseln Trinidad und Barbados durch grosse Wohlhabenheit aus.

Die Insel Trinidad wurde von Columbus 1496 auf dessen dritter Reise entdeckt und ging nach dem Frieden von Amiens im Jahre 1802 in den definitiven Besitz Englands über, nachdem sie schon 1797 den Spaniern entrissen worden war.

Der Aufschwung von Trinidad beginnt 1783, als die Spanier auf der bis dahin vernachlässigten Insel auch Nichtspaniern die Ansiedlung gestatteten und nicht mehr strenge darauf bestanden, dass die Einwanderer Katholiken sein müssten. In der Folge liessen sich so viele Franzosen aus Domingo und Frankreich nieder, welche vor den Revolutionen geflüchtet waren, dass innerhalb weniger Jahre die Bevölkerung ganz französischen Charakter erhielt, welcher sich mit der ihm eigenthümlichen Zähigkeit bis heutzutage erhalten hat

Nicht weiter als 26 *km* vom südamerikanischen Festlande gelegen, erscheint Trinidad als ein losgesprengtes Stück des letzteren.

Das continentale Gepräge der Insel manifestirt sich auch in ihrer Fauna und Flora, und die Natur hat sie mit solchen Schätzen an Schönheit und Reichthum ausgestattet, dass sie als das Paradies Westindiens bezeichnet wird. Die Ergiebigkeit und Fruchtbarkeit ihres Bodens, die Mannigfaltigkeit der gewonnenen Producte sucht ihresgleichen unter den Inseln im Antillengebiete.

Ihren Namen erhielt die Insel wegen ihrer drei markant emporsteigenden Pics (Monte Tucutche 918 *m*, Cerro de Aripo 835 *m*, Monte Blanchicheuse 692 *m*) zur Weihe der heiligen Dreifaltigkeit, und hat sie denselben sowohl im Wechsel der Zeiten als dem ihrer Beherrscher behalten.

Trinidad zählt heute 196.172 Einwohner. Wir finden hier Engländer, Franzosen, Spanier, Neger und Mulatten, eine grosse Zahl ostindischer Coulies, da jährlich bei 2000 einwandern.

Leider hindert die völlige Urbarmachung und Bebauung des Bodens hier wie in ganz Westindien der Mangel an Arbeitskräften, an welchem die Colonie seit 1838, dem Jahre der Aufhebung der Sclaverei, leidet. Die Regierung hat daher in den letzten Jahren die Einwanderung von Coulies aus Ostindien organisirt; leider kehren die meisten von ihnen nach den fünf Jahren, für die sie contractlich gebunden sind, wieder in ihre Heimat zurück.

Bis nun ist erst ein Theil von Trinidad, insbesondere jener um Port of Spain und die zweite Hafenstadt St. Fernando sowie der Südosten der Insel colonisirt und nur 380.000 Acres sind von den 1,121.000 Acres (10.859 km^2) der ganzen Insel in Privatbesitz.

Der Ausnützung der Schätze, mit welchen die Natur Trinidad in fast verschwenderischer Weise bedacht hat, steht ein um so grösseres Feld offen, als das Klima, trotzdem es ein heisses genannt werden muss, für den Weissen erträglich und gesund ist. Ausserdem erfreut sich Trinidad des Vorzuges, dass es, obgleich selbst ein Herd vulcanischer Thätigkeit, gegen die Erschütterungen vulcanischer Ausbrüche, welche auf vielen der benachbarten Antillen zu wiederholtenmalen die Werke menschlicher Cultur vernichteten, gefeit ist.

Dieser Umstand und nicht minder die Thatsache, dass Trinidad ausser der Sturmbahn der verheerenden westindischen Orkane (Cyklonen) liegt, lassen ihren Werth für den Colonisten, dessen Aussicht auf sicheren Erfolg nicht getrübt wird, in erhöhtem Glanze erscheinen. Auch die Navigation im Bereiche der Insel wird durch den letzterwähnten Umstand eine leichte.

Das Leben auf der Rhede der Hauptstadt Port of Spain ist besonders für den Ankömmling, welcher zum erstenmale tropische Gegenden berührt, überaus bezaubernd. Unzählige Canoes und Boote mit Insassen aller erdenklichen Racen und Typen umkreisen und belagern förmlich die anlangenden Schiffe.

Unwillkürlich betrachtet man mit seltsamen Gefühlen bald das Getriebe auf der Rhede, bald das liebliche Panorama der Küste. Der Charakter der Stadt ist ganz und echt tropisch; die weiss getünchten Gebäude sind zumeist nur in den Erdgeschossen aus festem Materiale hergestellt, das aufgesetzte Stockwerk hingegen aus Holz. Weit vorspringende Verandas beschatten die Gehwege längst der Häuserfronten, in welchen sich ein Waarenhaus dem andern anreiht.

Zu den hervorragenden Gebäuden von Port of Spain gehören drei Kirchen, das Stadthaus, ein Theater und ganz besonders das Palais des Gouverneurs im botanischen Garten. Port of Spain ist Sitz des Gouverneurs der Insel und der wichtigsten Schulen, nämlich des Queen's Royal College und des diesem affilirten römisch-katholischen Collegiums Immaculata Conception.

Ueber alle Beschreibung erhaben sind die Genüsse, welche jede weitere Partie in das Innere der Insel lohnen; wir müssen auf ihre Darstellung verzichten, aber dem Charakter des vorliegenden Buches entsprechend, darf der sogenannte Asphaltsee (Pitchlake) im Südwesten der Insel, zu Wasser 48 *km* von Port of Spain entfernt, nicht unerwähnt bleiben. Sein Areale beträgt 109—114 Acres und derselbe enthält ungezählte Millionen Tonnen von Asphalt. Ein Syndicat englischer und amerikanischer Unternehmer zahlt jährlich 12.000 Dollars

für das Privilegium der Asphaltgewinnung; durch den Reinigungsprocess, welchem das Rohmateriale zugeführt wird, wird dasselbe zu einem werthvollen Exportartikel, der als „Épuré“ in den Handel kommt.

Der Ladeplatz für diesen Specialartikel von Trinidad ist La Brea, welches eine Seemeile abseits des Asphaltsees an der Küste liegt.

Der ganze andere Handel der Insel concentrirt sich in der Hauptstadt Port of Spain, von welcher die 90 *km* Eisenbahnen der Insel ins Innere nach Osten und nach Süden bis zur Hafenstadt San Fernando gehen.

Port of Spain.

Pferdebahnen erleichtern die Zufuhr von den Zuckerplantagen zu den Eisenbahnstationen. Auch Dampfer-, Telegraphen- und Fernsprechverbindungen machen immer grössere Theile der Insel der Hauptstadt tributär.

Der Handel von Trinidad betrug:

	Ausfuhr	Einfuhr
1889	2,308.832 £	2,093.932 £
1888	2,132.761 „	1,943.789 „

Mehr als die Hälfte des Werthes der Waarenausfuhr entfällt auf Zucker (1889 524.760 *q*, 1888 555.600 *q*), Melasse und Rum. Der zweite Artikel ist Cacao (1889 7,896.270 *kg*, 1888 11,143.680 *kg*).

Die Einfuhr setzt sich vor Allem zusammen aus Reis, Mehl, Pökelfleisch und getrockneten Fischen.

In der Einfuhr von Industrieartikeln sind hervorragend Erzeugnisse der Textilindustrie, Kurzwaaren und Maschinen, dann Leder.

Nennenswerth ist auch die Einfuhr von Bauholz aus dem Südosten der Union.

Den stärksten Handel treibt Trinidad mit England, dann mit den Vereinigten Staaten von Amerika und Venezuela, endlich mit Frankreich.

Der Schiffsverkehr erreichte ohne den Küstenhandel 1889 1,198.778 *T.* 1888 1,271.381 *T*, davon gehörten mehr als die Hälfte der britischen Flagge.

In Port of Spain kommen jetzt jeden Monat 35 Dampfer an; regelmässige Linien unterhalten die Royal-Mail-Steam-Packet-Cy aus Southampton, Fahrzeit 15 Tage; die West-India and Pacific-Line, die Harrison-Line und Josef Hoult's Line aus Liverpool; die London-direct-Line, die Clyde-Line und der Koninklijke West-Indische Maildienst aus Amsterdam; mit Hamburg ist Trinidad direct durch eine englische Linie verbunden.

Nach Nordamerika gehen die Quebec and Gulf-Line, die Atlantic and Westindia-Line, und 7 Dampfer vermitteln den Verkehr nach Venezuela.

Trinidad steht über die Antillen und Florida in telegraphischer Verbindung mit Europa und durch ein Küstenkabel mit der Ostküste von Südamerika.

In Port of Spain unterhalten Consulate: Brasilien, Columbia, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Italien, Niederlande, Portugal, Schweden und Norwegen, Spanien, Venezuela, Vereinigte Staaten von Amerika.

Von den Besitzungen der Engländer in den kleinen Antillen ist Barbados, das „Klein-England" von Westindien, selbst neben Trinidad ganz besonders erwähnenswerth.

Auch nicht der kleinste Fleck der 430 km^2 grossen Insel ist unbebaut. Sie hat 182.000 Einwohner, gehört also zu den am dichtest bevölkerten Gegenden der Erde. Hier muss der Neger arbeiten, wenn er leben will, er kann nicht faulenzen wie auf dem verhältnissmässig dünn bevölkerten und fruchtbaren Jamaica. Der Grundbesitz ist riesig zerstückelt, und die Grundstücke sind zu klein, um Zuckerrohr zu pflanzen, so baut der Neger mit Eifer und Fleiss allerlei Nahrungsgewächse.

Sonst ist ganz Barbados, die wenigen Gärten abgerechnet, dem Baue des Zuckerrohrs unterthan. Da kein Boden mehr frei ist, kann die Insel keinen weiteren Aufschwung nehmen und muss bemüht sein, durch sorgfältige Düngung den Boden ertragsfähig zu erhalten.

Der Hauptort Bridgetown hat etwa 20.000 Einwohner und ist auch Ausgangsstation von drei Zweiglinien der Royal-Mail-Steam-Packet-Cy. von Southampton und dadurch als Umschiffungsplatz und Ordreplatz für Handelsschiffe wichtig.

Die Ausfuhr von Barbados erreichte 1889 1,029.588 £, die Einfuhr 1,211.370 £. Die Einfuhr beherrschen England und die Vereinigten Staaten, die Ausfuhr geht nach den Vereinigten Staaten, dann nach Englisch-Westindien, England und Britisch-Nordamerika.

Der Schiffsverkehr erreichte mit Ausschluss des Küstenhandels 1889 1,217.728 *T.*

Der Panama-Canal*).

Ein Blick auf die Karte zeigt uns, dass Amerika in seiner 14.000 *km* langen Cordillere nicht nur das längste, sondern auch das mächtigste Kettengebirge der Erde besitzt. Die Höhe dieses Riesengebirges, welche sowohl in Nord- als Südamerika in vielen Punkten 6000 *m* übersteigt, wird nur im Himalaya übertroffen.

Der vom nördlichen bis fast zum südlichen Eismeere breit hingelagerte Gebirgswall zeigt in der Landenge von Darien eine merkwürdige Unterbrechung zweifacher Art. Erstens verengert sich der an vielen Stellen mehrere tausend englische Meilen breite Continent zu einem Terrain von nur 74 *km* und zweitens senkt sich die Kammhöhe der Cordillere im Charakter der Hügellandschaft bis 100 *m* herab.

Ein glücklicher Zufall führte schon im Anfange des XVI. Jahrhunderts die land- und goldgierigen spanischen Entdecker an diese merkwürdige Stelle Amerikas. 1513 überschritt Nunez de Balbao, einer der verwegensten unter den Conquistadoren, mit 190 abenteuerlustigen Spaniern beiläufig auf derselben Linie, wo jetzt der Canal gebaut werden soll, die Landenge und war somit der erste Europäer, dessen Augen die Fluten des Grossen Oceans erblickten.

Die Spanier erkannten bald den commerziellen sowie strategischen Werth dieser Landenge. Sie legten einen Maulthierweg über dieselbe an und gründeten 1521 am Grossen Ocean die Stadt Panama, welche durch volle 300 Jahre, bis 1821, in welchem Jahre die spanisch-amerikanischen Colonien die Fremdherrschaft abschüttelten, ein Hauptstützpunkt ihrer Macht blieb. Von hier aus unternahm der kühne Franz Pizarro, ein Genosse des Balbao, seine epochemachende Eroberung von Peru (1530); und von da liefen auch spanische Verbindungen nordwärts nach Centralamerika und Mexico.

*) Die Zeit der Abfassung des vorliegenden Abschnittes fällt in den Monat März 1891.

Balbao und Pizarro fassten schon damals den Gedanken, die Landenge von Panama zu durchstechen, doch war derselbe technisch und politisch verfrüht und darum unfruchtbar.

Spanien, ja die ganze damalige Christenheit besassen nicht die Mittel, ein solches Unternehmen auszuführen, selbst wenn es das höchste Staatsinteresse geboten hätte. Nun lag aber der spanischen Colonialpolitik nichts ferner, als ein auf freihändlerischer Tendenz basirtes Bauwerk aufzuführen. Die spanischen Häfen jenseits des Oceans blieben bis in unser Jahrhundert jedem fremden Schiffe verschlossen.

Praktisch wurde aber die Südsee aus dem Reiche der Mythen und Fabeln ins Bereich des lebendigen, internationalen Verkehrslebens erst durch die Entdeckung der Goldkörner auf der Farm des Capitäns Sutter in Californien 1848 gezogen.

Die Zeit von 1848 bis 1886 ist es, wo der Grosse Ocean mit einemmale von allen Seiten in den Welthandel gezogen wurde.

Alle seefahrenden Nationen haben heute das Gefühl, dass dem Welthandel, welcher sich nun fast 400 Jahre auf dem Atlantischen und Indischen Ocean abspielte, ein neues, unermesslich reiches Gebiet im Stillen Ocean und dessen Gestadeländern erschlossen sei. Alle suchen sich einen Antheil an diesem hohen Gewinne zu sichern; daher das allgemeine Interesse für jeden neuen Handelsweg, der dieses Gebiet erschliesst.

Freilich direct nach der Entdeckung der reichen Goldfelder Californiens beschäftigte sich Niemand mit grossen handelspolitischen Fragen über den Werth der Südsee, dafür trat die realistische Frage: „Wie komme ich in das Wunderland am Sacramento, wo das Gold in den Bächen liegt und wo man in wenig Tagen vom Bettler zum Millionär werden kann?“ in den Vordergrund. Für die vielen Tausende „Californier“, welche vom wilden Goldfieber getrieben dem fernen Westen Amerikas zusteuerten, gab es nur zwei Wege, beide gleich lang, gleich kostspielig und fast gleich gefährlich; der eine führte um Südamerika herum, der andere durch die menschenleeren Prairien, über die wegelosen Hochthäler der Cordillere, wo Hunger, Kälte, Rothhäute und last not least, der Abschaum der Weissen den Einwanderern in tausendfachen Gefahren entgegentraten.

Unter solchen Umständen lag der Gedanke sehr nahe, über die Landenge von Panama zu gehen und die Seereise um wenigstens 5000 Seemeilen abzukürzen. In Wahrheit stürzten sich auch sofort Tausende von Goldsuchern auf diesen von der Natur vorgezeichneten

Weg. Unbekümmert, ob sie in Panama Schiffe bekämen oder nicht, eilten sie an den Stillen Ocean, wo viele dem gelben Fieber erlagen, ehe sie das Dorado geschaut hatten.

Doch sehr bald brachten die praktischen Yankees Sinn und Ordnung in diese wilde Jagd nach dem goldenen Wunderlande, indem sie einerseits einen regelmässigen Dampferverkehr zwischen Panama und San Francisco einrichteten, andererseits indem sie die schmale Landenge durch eine Eisenbahn überbrückten.

Die Geschichte dieser Bahn ist jedenfalls eines der merkwürdigsten Capitel in der Geschichte der Eisenbahnen überhaupt.

Schon 1849 erwirkten drei Nordamerikaner John Stephens, Chauncey und Aspinwall bei der Regierung von Columbia (damals Neu-Granada genannt) die Concession zum Baue einer Eisenbahn über den Isthmus. Es wurde festgesetzt, dass diese Gesellschaft für 90 Jahre das ausschliessliche Privilegium auf die Isthmusbahn habe, wodurch jede Concurrenzbahn ausgeschlossen wurde. Ausserdem bekam die Gesellschaft 200.000 Acres Land als Geschenk. Dagegen musste sie jährlich 250.000 Dollars an die Regierung zahlen; auch fällt die Bahn nach 90 Jahren (vom Tage der Eröffnung) dem Staate anheim. Die Endstationen der Bahn, das am Atlantischen Ocean auf der Insel Manzanilla neu angelegte Colon-Aspinwall sowie Panama wurden für Freihäfen erklärt.

Am 1. Jänner 1850 wurde mit dem Baue begonnen, und am 27. Jänner 1856 brauste die erste Locomotive von einem Meere zum anderen. Der Bau dieser etwas über 11 deutsche Meilen (75·6 *km*) langen Bahn kostete $7^1/_2$ Millionen Dollars und 10.000 Menschenleben. Eine deutsche Meile also fast 1 Million Dollars und 1000 Menschenleben.

Diese Preise sowie der langsame Fortschritt der Arbeit erklären sich einerseits aus dem Sumpfterrain an der Ostseite, wo die Bahn 13 englische Meilen durch Manglewald gebaut werden musste, und andererseits aus dem nassen, heissen, mörderischen Klima, welchem weder Weisse noch Chinesen widerstanden. Die Arbeiterfrage war eine Hauptschwierigkeit, da man von Woche zu Woche die Lücken unter den Arbeitern kaum auszufüllen wusste.

Der höchste Punkt der Bahn ist 263 englische Fuss, 37 englische Meilen vom Atlantischen Ocean; die Steigung beträgt auf der atlantischen Seite 1 : 90, auf der pacifischen 1 : 88. Die längste Brücke über den Chagres hat 625 englische Fuss Spannweite. Die Bahn ist eingeleisig, hat vier bequeme Ausweichestellen (Stationen) und alle vier englische Meilen ein Wächterhaus, in dem ein Bahnaufseher mit 10 Dienern stationirt ist. Letztere haben die Aufgabe, die übermächtige Vegetation zu bekämpfen. Würde man dieses 12 Monate unterlassen, so verschwände die Bahn im überwuchernden Urwalde, „wo das Auge nie die Sonne sieht und der Fuss nie den Boden betritt".

Obwohl diese Bahn so theuer hergestellt wurde und obwohl Erhaltung und Betrieb bei $^1/_2$ Million Dollars im Jahre kosteten, war sie jedenfalls eine der rentabelsten, wenn nicht die rentabelste Bahn der Welt. Sie hat vom Emissionswerthe nie weniger als 26%, in den ersten Jahren aber über 100% Dividende gezahlt.

Diese Erträge werden sofort klar, wenn man die Tarife betrachtet. Ein Fahrgast zahlte für diese vierstündige Fahrt ohne Unterschied 28 Dollars, denn es gab nur eine Wagenclasse. Kinder bis 12 Jahre die Hälfte, bis 6 Jahre ein Viertel. Ein Ochs, Pferd, Maulthier zahlte ebenfalls 28 Dollars, Schafe 12 Dollars. Die Frachten wurden per Pfund mit 7 cents. berechnet.

Die Einnahme war in einem schlechten Jahre, z. B. 1856 1,459.000 Dollars brutto und 929.000 Dollars netto.

Von 1856 bis 1869 (in welchem Jahre die Pacificbahn eröffnet wurde) hatte die Panamabahn rund 500.000 Reisende, 600 Millionen Dollars Gold, 200 Millionen Dollars Silber und 700.000 *t* Frachtgüter befördert.

Seit 1870 geht die Bahn in ihren Erträgnissen zurück, und zwar infolge der neu entstandenen fünf Pacificbahnen und der Hebung der Dampferfahrten durch die Magelhaensstrasse. Die Steamer haben heute, verglichen mit 1856, ihre Tarife auf den vierten Theil herabgesetzt.

So hatten denn wohl die viel beneideten Actionäre der Panamabahn auch schlimmere Tage erlebt, doch sie können heute sagen: „Ende gut, Alles gut", da 1880 die Panama-Canal-Gesellschaft die Bahn, welche 7½ Millionen Dollars gekostet hat, für 17½ Millionen Dollars kaufen musste.

Es wäre ganz falsch zu glauben, dass während der goldenen Tage der Panamabahn Niemand daran dachte, die beiden Weltmeere durch einen Canal zu verbinden. Seit Alexander v. Humboldt für den Gedanken der ersten spanischen Entdecker in Europa mit Wärme eingetreten war, wurde derselbe nach den verschiedensten Seiten beleuchtet und erwogen. Immer sind es drei Punkte, welche als geeignet für einen interoceanischen Canal von den Projectanten mit einer grösseren oder geringeren Hartnäckigkeit verfochten wurden: die Einsenkung bei Tehuantepec, die Senkung am Nicaraguasee und die Panamalandenge.

Mindestens zwanzig Projecte wurden vermessen, gezeichnet und als durchführbar in die Welt geschickt, ohne dass man über akademische Erörterungen hinausgekommen wäre. Nur der Plan des Nicaragua-Weges nahm in den Fünfzigerjahren und neuestens wieder eine praktische Gestalt an.

Die beiden grossen Seen, der Nicaragua- und Managuasee sowie deren mächtiger östlicher Abfluss, der San Juan, bilden auf eine grosse Strecke eine natürliche Wasserstrasse zwischen beiden Meeren, nur im Westen zwischen dem Managuasee und dem Stillen Ocean bleibt eine Wasserscheide von kaum 60 *km* Breite und einer Höhe von mehr als 150 *m* zu überwinden.

1850 gründete der bekannte Eisenbahnkönig Vanderbilt eine Compagnie, welche den Transito nach Californien via Nicaragua besorgen und daselbst einen Canal bauen sollte. An das letztere dachte

Vanderbilt im Ernste nie. Er begnügte sich, mittelst Dampfern die „Californier", welche zwischen 1850 und 1856 zu Tausenden herbeiströmten, den San Juan und den Nicaraguasee hinauf und mittelst Postwagen die westliche Cordillere nach dem Hafen San Juan del Sur hinab zu befördern. Die Bediensteten dieser nordamerikanischen Gesellschaft benahmen sich in Nicaragua wie Flibustier. Die Compagnie hielt ihre Verträge in keiner Weise ein, so dass ihr 1856 auf Befehl der Regierung von Nicaragua wegen rückständiger 350.000 Dollars alle Schiffe und Wagen gepfändet und ihr Privilegium als verwirkt erklärt wurde.

Die 1882 gegründete Nicaragua-Canal-Gesellschaft hat mit dieser alten Compagnie nur gemein, dass an ihr auch amerikanisches Capital betheiligt ist. Sie will auch den Canal nicht durch den Managuasee, sondern direct aus dem Nicaraguasee nach Brito am Grossen Ocean führen, das etwas nördlich von dem eben genannten San Juan del Sur liegt.

Man hat 1890 an den Mündungsstellen bei San Juan de Nicaragua (Greytown) am Karaibischen Meere und bei Brito an der pacifischen Seite mit Baggerung und Schüttung langer Dämme begonnen, um so Hafenanlagen zu schaffen.

Nach der jetzt definitiv angenommenen Trace soll der Nicaragua-Canal eine Länge von 310 *km* erhalten; hievon entfallen auf den Fluss San Juan und den Nicaraguasee 195 *km*, 34 *km* werden von angestauten Becken gebildet werden, 45 *km* sind bis zu einer Tiefe von 80 *m* in das Terrain einzuschneiden. Auf beiden Seiten des Nicaraguasees sollen je 3 Schleussen von 11 *m* Gefälle nahe den Mündungen in die Meere erbaut werden. Die Baukosten sind auf 100 Millionen Dollars, die Bauzeit auf 6 Jahre angenommen.

Dieser im Wesen höchst überflüssigen Kämpfe freute sich Niemand mehr als die 1856 fertig gewordene Panamabahn, welche durch dieselben geradezu ein Monopol erlangte.

Dass man 1880 an die endliche Realisirung des Panama-Canales ging, muss in erster Linie dem wirklich unerwarteten Erfolge, den der Suez-Canal errang, zugeschrieben werden. Für solche grosse finanzielle Unternehmungen gilt ewig der Satz der alten Römer: „Verba movent, exempla trahunt". Der Suez-Canal, dem selbst gewiegte Handelsgeographen und Marineure jede Zukunft absprachen, zahlt Dividenden, welche den Cours der Actien auf dem Vierfachen des Nominalwerthes halten, und hat viele verspottete, aber gläubige Actionäre nach Jahren der Enttäuschung und Kämpfe zu sehr reichen Leuten, manche zu Millionären gemacht. Darum kaufte auch der kleine französische Particulier, der für exotische Papiere schwärmt, Panama-Actien.

Der zweite, nicht minder wichtige Umstand, welcher dem

Panama-Unternehmen zugute kam, war der, dass sich derselbe Mann, dessen eiserner Ausdauer allein der Suez-Canal seine Existenz verdankt, dass sich Ferdinand von Lesseps an die Spitze des Panama-Unternehmens stellte.

Ihm glaubte man, auf ihn schwur die ganze gebildete Welt, vor Allem aber die Franzosen, und von französischem Gelde wurde bisher der Panama-Canal ebenso wie seinerzeit der Suez-Canal gebaut. Frankreich, dieses Land der Sparer und der Phantasiemenschen, ist der einzig richtige Boden für solche Unternehmungen. Bevor noch der Suez-Canal ganz functionirte, trat das Interesse für einen centralamerikanischen Canal schon immer lebhafter an den Tag. Man suchte durch eigens hiefür eingerufene Congresse in Antwerpen 1871 und Paris 1875 und 1878 die europäische Intelligenz und das Capital dafür zu gewinnen. Eine praktische Gestalt bekamen alle diese Verhandlungen erst, als 1879 Ferdinand v. Lesseps den Vorsitz des internationalen Congresses in Paris übernahm.

Die vielen Projecte wurden auf fünf*) reducirt, dieselben eingehends überprüft und, wenn auch mit Reserve, die Ueberzeugung ausgesprochen, dass das Panama-Project das beste, dem Verkehre am meisten entsprechende und am leichtesten durchführbare sei.

So siegte denn das Panama-Project, als das einzige, welches einen dem Suez-Canale ähnlichen offenen Schifffahrtscanal ohne Schleussen herzustellen versprach, über alle Rivalen.

Hart vertheidigt wurde übrigens gegen Panama nur das Nicaragua-Project, für welches der verstorbene Präsident Grant sehr entschieden eingetreten war, und für welches die Amerikaner (schon aus Opposition gegen das europäische Unternehmen) nicht nur stimmten, an dessen Realisirung sie ja auch bald Hand anlegten.

Welches Vertrauen man speciell in Frankreich dem Unternehmen und besonders dem Hauptunternehmer Lesseps entgegenbrachte, be-

	km	Schleussen	Zeit der Durchfahrt
*) Ueber den Isthmus von Techuantepec	240	120	12 Tage
Ueber die Seen von Nicaragua	292	17	4 „
Ueber den Atrato-Napipi (von Humboldt vorgeschlagen) ..	290	2 und ein 4 *km* langer Tunnel	3 „
Ueber den Isthmus von San Blas	53	16 *km* langer Tunnel	1 Tag
Ueber den Isthmus von Panama	73	kein	1 „

weist die Raschheit, mit der die Geldmittel aufgebracht wurden. Am 7., 8. und 9. December 1880 wurde die Subscription für die ersten 300 Millionen Francs aufgelegt und sofort doppelt gezeichnet.

Unterdessen war der „Contract" zwischen der Regierung von Columbia und den Concessionären perfect geworden. Der Contract gibt ein Privilegium, das eine Dauer von 99 Jahren, vom Tage der Eröffnung gerechnet, hat. Die Arbeiten mussten mit 1881 beginnen und in 12 Jahren vollendet sein, bei ausserordentlichen Schwierigkeiten kann die Arbeit sechs Jahre länger dauern.

Alles Land, welches die Gesellschaft zu Bauzwecken braucht, wird kostenfrei von der Regierung abgegeben, ausserdem ein Streifen von je 200 *m* an beiden Seiten des Canales und 500.000 *ha* Land für Minen und andere Anlagen.

Der Canal, welcher für Schiffe von 140 *m* Länge, 16 *m* Breite und 8 *m* Tiefe fahrbar hergestellt werden muss, ist für alle Nationen ohne Unterschied für den Transito geöffnet, und es bestehen keinerlei Zollformalitäten, ausser für die Güter, die in Columbia ausgeladen werden.

So war denn die „Compagnie Universelle du Canal Interocéanique" concessionirt, fondirt, und man konnte mit dem Baue beginnen. Der ewig junge Lesseps reiste sammt seiner Familie nach Panama, woselbst Fräulein Fernande de Lesseps am 1. Jänner 1881 den ersten Spatenstich vornahm.

Bevor wir auf den eigentlichen Canalbau eingehen, dürfte es sich empfehlen, in wenig Worten die oro- und hydrographischen Verhältnisse der Trace auseinander zu setzen.

Da die Landenge von Panama genau von Ost nach West streicht, so wird die Canaltrace von Nord nach Süd, oder besser, eine nord-südöstliche Richtung erhalten.

Die Wasserscheide, hier Sierra Colebra genannt, liegt viel näher dem Grossen als dem Atlantischen Oceane. Nach Norden, also in den Atlantischen Ocean, sendet sie den Rio Chagres mit dem Obsipo, nach Süden in den Grossen Ocean den Rio Grande. Der Uebergang zwischen beiden Flüssen liegt rund 80 *m* über dem Meere.

Diese Tiefenfurche (Chagres-Obsipo-Rio Grande) benützte der alte spanische Maulthierweg, benützte die Eisenbahn und benützt der Canal, weil sie eben den niedersten und bequemsten Uebergang bildet.

Der Canal sollte nach dem Projecte eine Länge von 73 *km*, eine Breite von 50 *m* (im Gebirge 28 *m*), eine Tiefe von 8·5 *m* und

fünf Ausweichestellen mit doppelter Breite auf je 1000 *m* haben. Es sollte ein schleussenfreier, also im Niveau der beiden Meere angelegter offener Schifffahrtscanal sein.

Die Hauptschwierigkeiten dieser Riesenarbeit waren vom Anfange an vier: die Durchstechung des Scheidegebirges, die Bewältigung der Bergwässer, die Anlage guter Häfen in Panama und Aspinwall und das Klima.

Was den ersten Punkt anbelangt, so genügt es zu sagen, dass ein Durchstich gemacht werden muss, welcher auf die Länge von 1 *km* über 90 *m* Tiefe hat und weitere Kilometer lange Durchstiche von einer Höhe zwischen 20—50 *m*. Dagegen waren die Einschnitte am Suez-Canale, deren tiefster 28 *m* beträgt, Kinderspiel. Das Gestein am Panama-Canale hielt man nach den ersten Untersuchungen, die freilich viel zu flüchtig vorgenommen wurden, für selbsttragend, bestehend aus festen Conglomeraten, Trachyt, aber auch aus Schiefer, so dass spätere Rutschungen nicht wahrscheinlich erschienen. Allein bei dem Fortschritte der Arbeiten zeigte sich, dass das ganze vulcanische Gebirge durch zerfliessende Thone unterbrochen und durchsetzt ist, also vielfach als Rutschterrain behandelt werden müsse, was vor Allem zur Erbauung ganz enorm geneigter Böschungen zwingt.

Die zweite Schwierigkeit, die Bewältigung der Wässer des Rio Chagres, Obsipo und Rio Grande, gilt für die bedeutendste. Diese Flüsse, an sich klein, steigen während der Regenzeit, welche 3000 *mm* Wasser*) bringt, um 12—13 *m*.

Diese Hochwässer, und noch mehr die Schuttmassen, welche die Wogen der wilden Bergströme mitwälzen, bilden eine ewige Gefahr für die Existenz des Canales, der nun einmal aus dem Profile des Flusses nicht verlegt werden kann. Er wäre jedes Jahr verschlammt, wenn nicht Vorsorge getroffen würde.

Diese sollte auf folgende Weise getroffen werden: Da, wo der Chagres mit dem Obsipo vereinigt das Gebirge verlässt, um in die Küstenebenen einzutreten, bilden Hügel eine kolossale Mulde. Diese Mulde sollte nun durch einen Damm, welcher an der Sohle 1000 *m*, oben 1600 *m* lang und 40 *m* hoch ist, abgemauert werden, so dass ein Bassin, ähnlich wie die Gileppe bei Verviers in Belgien, entstanden wäre. Dieses Bassin, einigemale so gross als der Genfer-See, sollte 600 Millionen Cubikmeter Wasser und Massen von Schutt auf-

*) Wien hat 574 *mm* Regen.

nehmen, und durch Canäle sollte der Abfluss dieser Wassermassen in einer Weise, welche dem Panama-Canale nicht mehr gefährlich gewesen wäre, geregelt werden. Das Materiale für diesen Riesendamm wollte man aus den Durchstichen im Gebirge gewinnen. Allein bald erkannte man die Unmöglichkeit der praktischen Durchführung und musste sich entschliessen, alle Gewässer in eigens zu erbauenden Abflüssen, also in neu zu grabenden Canälen von dem Schiffahrtscanale fern zu halten.

Die weiteren schwierigen Objecte bilden die Hafenanlagen in Panama und Aspinwall. Die Küste ist sowohl am Atlantischen wie am Grossen Oceane eine äusserst flache, seichte Mangroveküste, welche Hafenanlagen von vorneherein ausschliesst. Deshalb hat man schon Aspinwall seinerzeit auf der Insel Manzanillo angelegt, und hat auch Lesseps auf der Südseite, also in Panama, die 7 *km* dem Festlande vorgelagerte Insel Flamenco als Hafenstation in Aussicht genommen.

An beiden Plätzen müssen indes noch grossartige Baggerungen und Hafenanlagen ausgeführt werden, sollen diese Häfen imstande sein, dem Weltverkehre zu dienen. In Aspinwall soll ein grosser Wellenbrecher, in Panama eine sogenannte Flutdocke gebaut werden. Diese Flutdocke stellte sich aus physikalisch-geographischen Gründen als dringende Nothwendigkeit heraus.

Die Flutbewegung ist nämlich in den beiden Meeren eine höchst verschiedene. Im Grossen Oceane bei Panama erreicht sie eine Höhe von 5—6 *m*, im Atlantischen nur die Höhe von $^1/_2$ *m*, ausserdem tritt sie bei Aspinwall um neun Stunden später ein als in Panama. Auf diese Weise würde im Canale eine Strömung entstehen, welche dem Bauwerke selbst gefährlich werden müsste. Zu dem Behufe plante man eben an der Südseite besagte Flutdocke, d. i. ein grosses Bassin mit drei Schleussenthoren (eines für die einfahrenden, eines für die ausfahrenden Schiffe und eines für die Reserve), welches das Eindringen der Flut in den Canal verhindern und das Niveau des Wassers stets in gleicher Höhe erhalten würde. Lesseps berechnet diese Anlagen bei Panama allein auf 20 Millionen Francs.

Es genügen wohl diese kurzen Angaben, um sich vollständig klar zu sein, welche Riesenaufgaben dem Ingenieure hier gestellt sind.

Lesseps schätzte die zu bewegenden und auszuhebenden Erdmassen auf 73 Millionen Cubikmeter. Davon entfallen ober der Erde:

Alluvialerde	26·0	Millionen Cubikmeter
Halbhartes Gestein .	0·5	„ „
Harter Fels	20·5	„ „

unter dem Wasser:

Alluvialerde	17·0	Millionen Cubikmeter
Halbhartes Gestein .	1·0	„ „
Harter Fels	8·0	„ „

Nordamerikanische Ingenieure, welche übrigens, wie schon bemerkt, dem Unternehmen misstrauisch, ja übelwollend gegenüberstehen, setzen diese Zahlen höher, sie sprechen rund von mindestens 90—100 Millionen Cubikmeter, welche bewegt werden müssten.

Heute wissen wir, dass die Zahl auf 150 Millionen Cubikmeter zu erhöhen sein wird.

Bis Ende 1888 arbeiteten 20.000 Menschen und Dampfmaschinen mit 57.000 Pferdekräften am Canale. Es waren 40 grosse Baggermaschinen, deren jede pro Tag 6000 m^3 (schon abgerechnet 25% Verlust durch Aufenthalt) hebt, 159 Baggerschiffe, 116 Trockenbaggerer, 171 Locomotiven, 29 Dampfschiffe, 468 Pumpen, 131 Locomobilen in Thätigkeit. Zur Fortschaffung der Erdmassen sind 314 *km* breitspurige und 175 *km* schmalspurige Bahngeleise gelegt, auf welchen 4622 Waggons liefen.

Anfangs arbeitete die Compagnie in eigener Regie, seit dem 1. Jänner 1886 wurden die Arbeiten durch mehrere französische (darunter Couvreux & Hersent, Eiffel), durch amerikanische und andere Unternehmer betrieben, und haben sich dieselben contractlich und gegen hohe Pönalien verpflichtet, den Canal binnen drei Jahren fertigzustellen.

Bis Ende 1888 wurden circa 56 Millionen Cubikmeter Erde bewegt.

Eine andere Frage ist die nach den Menschen- und Geldopfern.

Wir meinen dabei nicht die Opfer, welche jedes grosse technische Unternehmen fordert, sondern die Opfer des tropischen Klimas.

Der Canal muss mitten durch eine unbewältigte Wildniss, durch einen tropischen Urwald geführt werden. Namentlich an der Atlantischen Küste entsteigen unter den Manglebäumen der sumpfigen Landschaft giftige Miasmen und fieberbringende Gase, in denen Wolken von Moskitos und Sandfliegen ihr Gedeihen finden. Aber auch in dem relativ gesünderen Panama sind das gelbe und andere perniciöse Fieber ständige Gäste.

Wir haben schon bei der Panamaeisenbahn erwähnt, wie sie auf Chinesenleichen erbaut wurde. Nichts destoweniger fanden sich Verfechter für das Klima von Darien, welche so weit gingen, zu sagen, Panama würde sicher einmal als Vergnügungsaufenthalt gewählt werden.

Als beste Illustration für dieses reizende Klima dienen wohl die vielen Barackenspitäler, welche die Canalgesellschaft sofort errichten, die vielen Aerzte, welche sie anstellen musste, und die statistische Sterblichkeitszieffer, welche 4—6% beträgt, eine Zahl, welche in Europa kaum bei Epidemien erreicht wird.

Aber nicht nur unter den gemeinen Arbeitern, welche in Wahrheit durch Excesse dem Klima zu Hilfe kommen, sondern auch unter der intelligenten Classe, welche gewiss dem Tropenklima entsprechend diät lebt, hielt der Tod reiche Beute. So starben einige der bedeutendsten Ingenieure und der Generaldirector für den Panamacanal, Herr Leon Boyer, am gelben Fieber.

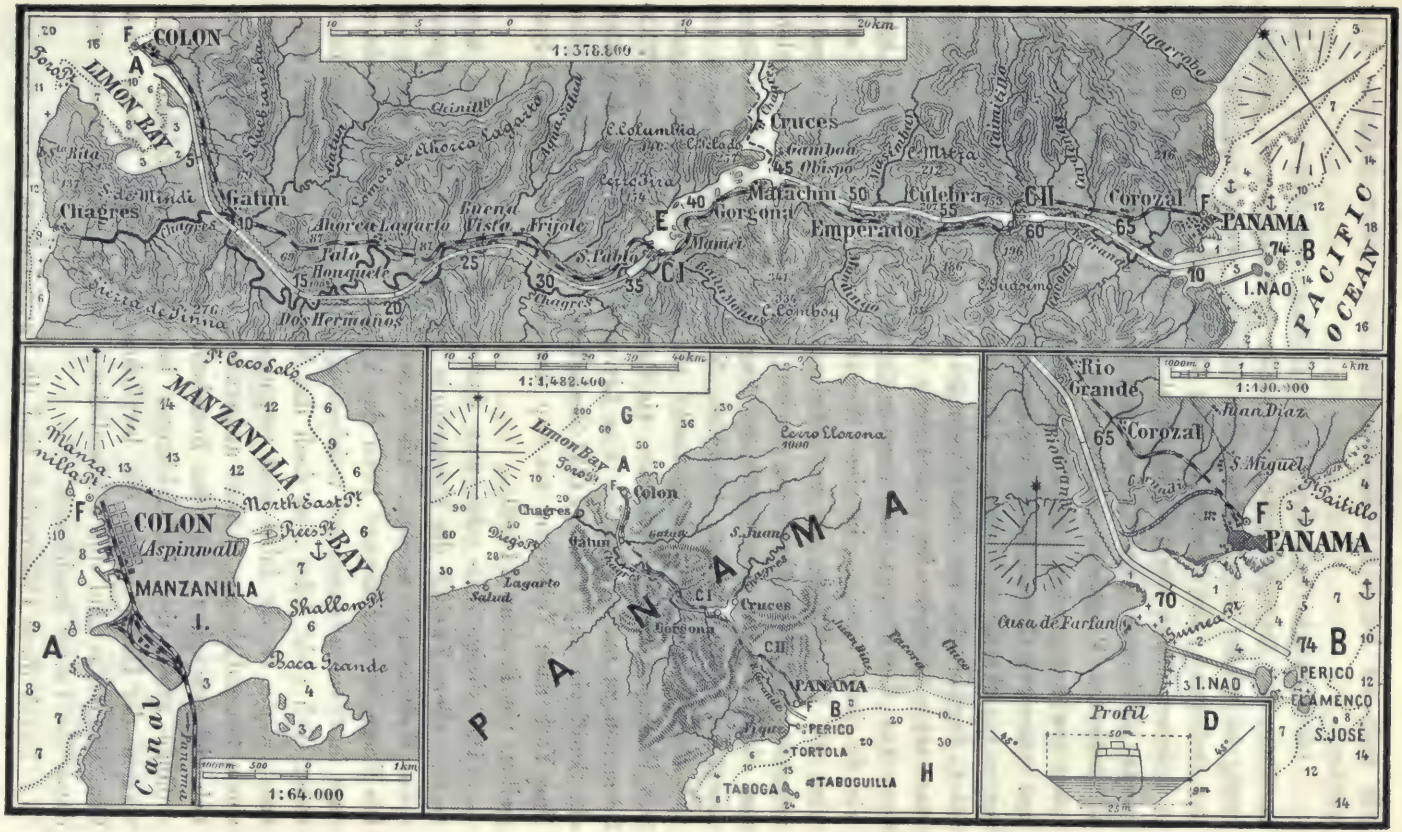
Als eigentliche Arbeiter beschäftigte man zumeist Neger und Mischlinge von den westindischen Inseln Cuba, Jamaika, Porto-Rico etc., wo überall Werbebureaux aufgeschlagen waren. Die Neger sind auch nicht fieberfrei, aber viel widerstandsfähiger als Chinesen oder Weisse.

Infolge der hohen Löhne war auch nie eine ernstliche Klage über Arbeitermangel laut geworden.

Ueberblicken wir nochmals die rein technische Seite des Panama-Unternehmens, so müssen wir uns sagen, dass es das grossartigste und schwierigste Unternehmen ist, an welches jemals die Ingenieurkunst getreten; wir wissen heute, wo wir tiefer blicken können, dass die ersten Untersuchungen und die darauf gebauten Projecte viel zu rosig aufgefasst waren, dass die Schwierigkeiten mit dem Fortschritt der Arbeit nicht geringer, sondern im Gegentheil immer grösser wurden, allein wir müssen auch sagen, dass nach dem gegenwärtigen Stande der Ingenieurkunst der Ausbau des Panama-Canales ein Ding der Möglichkeit ist, wenn die nöthigen Geldmittel zur Verfügung gestellt werden.

Wir stehen jetzt im Momente der schweren Panamakrisis nicht vor einer Niederlage der Technik, sondern vor der kalten ablehnenden Haltung der Financiers, welche das Unternehmen in dem Augenblicke fallen liessen, als sie die Rentabilität neuer Zuschüsse bezweifelten, daher müssen wir uns über den allerwichtigsten Punkt des ganzen Panama-Unternehmens, über die Rentabilität des Canales

Der Panama-Canal (Sonden und Höhen in Metern; definitives Project vom 18. Juni 1889).



A Ausmündung des Canals im Karaibischen Meere, **B** Ausmündung des Canals im Stillen Ocean, **C I**, **C II** grosse Canalschleussen, **D** Normalprofil des Canals, **E** Chagres-See, **F** Leuchtfeuer, **G** Karaibisches Meer, **H** Stiller Ocean. — Die grossen Ziffern in Blockschrift zeigen die Kilometer der Canalstrecke an.

wie man sie bei der Gründung 1880 und später auffasste, klar werden.

Die Rentabilität des Canales hängt natürlich von der Bilanzirung der Erträgnisse gegenüber den Anlagekosten ab. Der Reinertrag ist wieder der Ausdruck des factischen Verkehres, respective der Bedeutung des Canales für den Weltverkehr. Jede Voraussage, in welchem Masse der Panama-Canal Träger des Weltverkehres sein werde, ist doppelt schwer, weil jede Analogie fehlt. Denn bei dem oft beliebten Vergleiche zwischen Suez- und Panama-Canal muss sofort erwähnt werden, dass der letztere in erster Linie an menschen- und culturarme Gestade führt, während der Suez-Canal in die am dichtesten bevölkerten und reichsten Länder Asiens, nach Indien und China führt, dass er also für diese Weltmärkte vom ersten Tage an Träger eines schon bestehenden grossartigen Verkehres war.

Die Rentabilität des Panama-Canales liegt in letzter Linie, wie die jedes Canales, in einer Wegabkürzung. Der Panama-Canal wird die Umschiffung des gefährlichen, 54° südlich vom Aequator gelegenen Cap Horn überflüssig machen, mithin für alle Schiffe, welche von Europa oder den Oststaaten Amerikas nach den Westküsten Amerikas, nach Oceanien, Australien, Nord-China, Japan steuern, ein viel näherer Weg sein. Jetzt macht ein Schiff von New-York nach San Francisco 13.700 Seemeilen, via Panama wird dasselbe nur 7700 Seemeilen zu machen haben. Von Liverpool nach Callao durchläuft ein Schiff via Cap Horn 17.000 Seemeilen, via Panama 5800. Von New-York nach Yokohama via Cap der guten Hoffnung 15.750 Seemeilen, via Panama 11.550

Die riesige Zeit- oder, was dasselbe ist, Geldersparniss wird ausser allem Zweifel die Panamalinie zu einer fast ebenso frequentirten Weltpassage machen, wie dieses der Suez-Canal bereits ist. Die Frage ist nur: wann? Denn das können wir uns nicht verhehlen, dass im Grossen Ocean, auf welchem die Panama-Unternehmung fusst, wenn auch nicht Alles , so doch das Meiste, erst geschaffen werden muss. Kaum vierzig Jahre sind vergangen, seit der Grosse Ocean aus einem tausendjährigen Schlafe aufgerüttelt wurde. Seitdem ist unendlich viel geschehen, aber das Bestehende können wir doch nur als Anfänge grossartiger Entwicklungen betrachten. Die reichen Weststaaten der Union sowie die herrlichen Hochebenen Mexicos und Centralamerikas sind durch Eisenbahnen dem Einwanderstrome und damit der Cultur erschlossen.

Durch diese Culturarbeit sind die Pacificbahnen nicht, wie viel-

fach behauptet wird, Concurrenten, sondern wahre Förderer des Canales, denn immer und immer werden die Producte Westamerikas ebenso wie alle Massenproducte der Erde den billigen Wasserweg aufsuchen und so dem Canale verfallen. China steht momentan am Scheidewege. Es will mit seinem altgewurzelten Fremdenhasse brechen und an den Eisenbahnbau gehen; dass hiedurch der Güteraustausch zwischen dem Reiche der Mitte und Europa, respective Amerika sich ungeheuer steigern wird, steht ausser Zweifel. Von dieser Frequenz fällt wieder ein Löwenantheil dem Panama-Canale zu. Auch die kleinen klimatisch so wunderbaren Inseln Oceaniens werden von Jahr zu Jahr für den Welthandel bedeutender. Höchst wichtig sind sie aber für die Panamarouten, weil sie als Kohlen-, Wasser- und Kabelstationen unbezahlbare Stützpunkte für die Navigation des grössten aller Oceane werden müssen. Das alles wird zweifellos einmal so — werden; für den Panama-Canal ist aber die Frage, was ist? die Hauptfrage.

Lesseps legte seiner Berechnung des anzuhoffenden Verkehres die Güterbewegung, welche jetzt um's Cap Horn und via Panamabahn geht, sowie die Transitgüter der Pacificbahnen zu Grunde, und berechnet diese auf 6 Millionen Tonnen. Das Passagegeld soll per Tonne 15 Francs betragen, was, wenn diese 6 Millionen Tonen durch den Canal gingen, einen Rohertrag von 90 Millionen Francs ergäbe. Dazu rechnet er noch andere maritime Einnahmen in einer Höhe von 6 Millionen Francs, stellt also eine Gesammteinnahme von 96 Millionen Francs auf.

Dieser Voranschlag, den man keineswegs übertrieben nennen kann, befriedigte allgemein, denn er sicherte eine ganz gute Superdividende neben der 4%igen Verzinsung der Actien im Betrage von 1200 Millionen Francs.

Roheinnahme	96,000.000 Francs
Zinsen und Amortisation	54,000.000 „
	42,000.000 Francs
Jährliche Auslage für Instandhaltung des Canales	6,000.000 „
Reingewinn (netto)	36,000.000 Francs.

1200 Millionen Francs waren nämlich 1886 nach der Meinung Lesseps und seiner Ingenieure im äussersten Falle die Kosten des Canales; 1200 Millionen Francs repräsentiren nahezu dreimal die Kosten des Suez-Canales, welche sich bis zu dessen Fertigstellung auf rund 450 Millionen Francs beliefen.

Diese 1200 Millionen Francs waren 1886 nahezu für Obligationen verschiedener Emissionen bar eingezahlt worden, und alles schien gut und glatt ablaufen zu wollen. Allein allzu bald zeigte sich, dass die Vorausberechnungen falsch waren, es traten die oben angedeuteten technischen Schwierigkeiten mit ihrem kategorischen Imperativ immer lauter hervor. Es wurde zunächst zwar noch an dem Projecte eines Niveaucanales festgehalten, aber die Eröffnung des Canales wurde vom 1. Jänner 1889 auf den 1. Jänner 1891 verschoben. Allein als die Schwierigkeiten immer grösser werden, besonders als man sich über das Vorhandensein des „schwimmenden Terrains" nicht mehr hinwegtäuschen konnte, entschloss sich Lesseps 1887 mit schwerem Herzen den offenen Schifffahrtscanal fallen zu lassen und einen Schleussencanal mit 10 Schleussen und 47 *m* Scheitelhöhe herzustellen. Am 15. November 1887 wurde mit Herrn Eiffel, dem Erbauer des berühmten „Eiffelthurmes" ein Vertrag abgeschlossen, wonach er sich verpflichtete, bis Mitte 1890 die Schleussen fertigzustellen und sofort die Arbeit in Angriff nahm.

Dieser Schleussencanal sollte noch 670 Millionen Francs kosten, welche durch Ausgabe von Lotterie-Obligationen aufgebracht werden sollten. Ihr Absatz versagte trotz der hohen Verzinsung und trotzdem der greise Lesseps, der sein Leben für die Verwirklichung seiner Idee gelassen hätte, persönlich in Frankreich herumreiste, Vorträge hielt und die Obligationen an den Mann zu bringen suchte.

Nahezu zwei Milliarden Francs nominelles Capital hatten die Franzosen an der Landenge von Darien festgegraben. Da war aber der Credit der Panamagesellschaft und des Namens Lesseps in Frankreich einfach erschöpft.

Lesseps brachte die nöthigen Gelder nicht mehr auf und erklärte am 14. December 1888, dass die Zahlung der Zinsen und Amortisation für die Actien und fast alle Serien der Obligationen eingestellt werden müsse.

Auf diese Schreckensnachricht folgte der bekannte Sturz der Panamapapiere, welcher nichts anderes laut sagte, als was man im Geheimen längst wusste, dass der Canal nicht 600 und nicht 1200 Millionen Francs, wie Lesseps Anfangs behauptete, kosten würde, sondern 3000 Millionen und vielleicht noch mehr. Er sagte aber auch, dass sich dieses Anlagecapital von 3 Milliarden aus dem anzuhoffenden Verkehre, besonders durch einen Schleussencanal gar nicht oder doch erst in sehr ferner Zeit rentiren könne. Die Gesellschaft stand mit Beginn des Jahres 1889 vor einer furchtbaren Katastrophe, vor einer Katastrophe, welche in erster Linie die Franzosen, in zweiter Linie

aber alle seefahrenden Nationen, ja alle Gebildeten überhaupt auf das lebhafteste interessirte und noch interessirt, da das endgiltige Schicksal des halbfertigen Panama-Canales noch bis zur Stunde nicht entschieden ist. Zu allernächst handelte es sich natürlich um das Schicksal der französischen Sparer, die dem Leitsterne Lesseps bis jetzt blind vertrauend gefolgt waren. 1,100.000 Franzosen, darunter viele „kleine Leute", standen auf dem Sprunge, ihre Ersparnisse zu verlieren. Eine directe Hilfsaction von Seiten des französischen Staates, welche die Bedrohten zunächst verlangten, war ausgeschlossen, da der Senat in Washington schon früher öfters und besonders in einer Sitzung vom 7. Februar 1889 mit 42 gegen 3 Stimmen „jede Verbindung seitens irgend einer europäischen Macht mit dem Baue oder der Controle irgend welchen Schiffahrtscanales über den Darischen Isthmus als den gerechten Interessen der Vereinigten Staaten nachtheilig und als Bedrohung ihres Wohles" betrachtete (Monroë-Doctrin).

Der Staat rettete die Gesellschaft aber dennoch vor dem momentanen Zusammenbruche dadurch, dass er die Concursverhängung über die Gesellschaft verhinderte, welche nach französischem Rechte ein einziger Actionär hätte verlangen können, weil die schon während des Baues garantirte Ausbezahlung der Coupons eingestellt war.

Es wurden gerichtliche Administratoren aufgestellt, welche mit den weitest gehenden Vollmachten ausgerüstet, sogar Arrangements gegen die Interessen der alten Gläubiger treffen konnten. Vor Allem wurde durch Verpfändung der Panamabahn-Actien eine Summe (wie hoch ist unbekannt) aufgebracht, um die Arbeiten am Canale nicht sofort einstellen zu müssen. Dann schritt Lesseps daran, eine neue Gesellschaft zu gründen. Die Besitzer der alten Actien und Obligationen sollten fortan keine Zinsen mehr, wie diese ganz falscherweise vor 1880 bis Ende 1888 bezahlt wurden, erhalten, aber Anspruch auf 80% der Einnahme aus dem Canale haben. Allein trotz aller Anpreisungen in französischen und auswärtigen Blättern gelang es nicht, die Actien und Obligationen dieser neuen Gesellschaft zu placiren. So wurde am 4. Februar 1889 die alte Gesellschaft (Comp. Univ. Canal Interoc. de Panama) durch das Civilgericht aufgelöst und der Advocat Brunet als Liquidator aufgestellt. Ferdinand Lesseps zog sich im März 1889 auf das tiefste verstimmt vollständig von der Gesellschaft zurück.

Im selben Monate wurden am Isthmus die Arbeiten eingestellt. An eine Erhaltung der fertiggestellten Arbeiten durch längere Zeit ist

gegenüber dem tropischen Klima von Darien mit seinen Regenmassen nicht zu denken, bis jetzt (Anfang 1891) wird eine Art Polizeiaufsicht über die Magazine, Werkstätten, kurz über das Inventarium der zu Grunde gegangenen Gesellschaft aus den letzten Vermögensresten aufgebracht. Daneben verrosten die Maschinen, Wägen, Bagger etc. oder versinken im Schlamme, leichtere Gegenstände werden von den Hochwässern weggeschleppt oder auch gelegentlich gestohlen. Wenn der Canalbau nur bis Ende 1891 unterbrochen bleibt, so kann man alle Maschinen als altes Eisen verkaufen oder besser gesagt verschenken. Wie die Dinge in Panama gegenwärtig stehen, scheint es fast zu diesem tragischen Ende kommen zu wollen. Die amerikanische Firma Staven & Comp. hat schon Mitte 1890 ihren Riesenbagger an die Nicaragua-Gesellschaft verkauft und nach Greytown gebracht.

Für die Rettung der Panamacanal-Gesellschaft oder besser gesagt für die Rettung der bisher geleisteten, im Dienste der gesammten Menschheit stehenden Arbeiten derselben ist nichts geschehen, als dass die Regierung von Columbia geneigt scheint, den Eröffnungstermin des Canals hinauszuschieben. Woher aber die fehlende Milliarde Francs kommen soll, weiss heute Niemand.

Und doch müsste diese Frage in der kürzesten Zeit entschieden werden, denn schon beginnt der tropische Urwald sein grünes Kleid über die Dämme und Gräben zu ziehen, und im raschen Siegeszuge zurückzuerobern, was ihm die technische Kunst des weissen Mannes für ewig zu entreissen schien. Käme in wenigen Jahren ein Forscher oder Reisender an die Stellen, wo noch 1889 pustende Dampfmaschinen, ächzende Bagger eine neue Welthandelsstrasse gruben, er stünde vor einem undurchdringlichen Urwald, und sein Blick vermöchte nicht einmal mehr die Trace zu erspähen, welche ein genialer Geist diesem neuen Weltwege vorgeschrieben hatte.

Früge sich dieser Wanderer, warum das grösste Bauwerk aller Zeiten halbvollendet im Sumpfe des Urwaldes versinken musste, so würden ihm die Palmen vielleicht zuflüstern: „Es war zu früh geboren“.

Lesseps und dessen Freunde irrten vielleicht in der Entwicklung des Weltverkehres. Der Panama-Canal ist vielleicht am Ende des XIX. Jahrhunderts noch kein unabweisliches Bedürfniss für den Welthandel, die Gestadeländer des grossen Oceans sind eben für diese Forderung noch zu wenig entwickelt; wäre die Forderung nach einem Panama-Canal unabweisbar, so würden sich die Mittel zu dessen Her-

stellung sicher finden, und es müssten alle seefahrenden Nationen ihre Capitalien dafür zusammentragen.

Wie immer sich das Schicksal des halbvollendeten Canales aber auch gestalten möge, der Name Lesseps wird künftigen Geschlechtern neben James Watt und Stephenson glänzen, denn er ist für ewige Zeiten mit den beiden Wasserstrassen verbunden, welche dem Welthandel neue Bahnen wiesen, welche über das Wohl und Wehe ganzer Völker und Städte entscheiden.

Colon-Aspinwall an der Limonbay (atlantischer Ocean) und Panamá am stillen Ocean sind handelsgeographisch untrennbar mit einander verbunden. Sie bilden die Endpunkte der 49 englische Meilen langen Ueberlandroute zwischen beiden Weltmeeren, einen zukünftigen Angelpunkt des Welthandels, wie dieses bei Port Said und Suez der Fall ist.

Panamá ist eine alte spanische Gründung, welche nun bald das vierte Säculum ihres Bestandes feiern kann. Die an einer elenden, flachufrigen, sehr ungesunden Rhede gelegene Stadt bildete Jahrhunderte lang den Stützpunkt vieler handelspolitischen Unternehmungen der Spanier nach der Westküste von Südamerika. In der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts zeigte die Stadt einen starken Verfall; 1843 hatte sie kaum 5000 Einwohner. Seit der Entdeckung der californischen Goldfelder und dem bald folgenden Eisenbahnbau über den Isthmus begann eine neue Blüthe, Panamá wurde Hauptstation für die Anschlussdampfer, welche die europäischen Sendungen via Colon empfingen und gegen Valparaiso oder andererseits gegen Acapulco—San Francisco weiter beförderten. Zu den höchsten Hoffnungen berechtigte Panamá, welches gegen 30.000 Einwohner zählt, der Panama-Canalbau. Der jähe Abbruch der Arbeiten hat die Stadt natürlich furchtbar zurückgeworfen, wie jetzt der Bau des Nicaragua-Canales San Juan de Nicaragua emporhebt.

Colon, nach dem Amerikaner, welcher die Isthmus-Eisenbahn erbaute, auch Aspinwall genannt, ist im Gegensatze zu Panamá eine sehr junge Stadt, sie wurde 1854 auf der Insel Manzanilla angelegt, ist im Herbste 1890 fast vollständig abgebrannt und wird jetzt in kurzer Entfernung von den Stationsgebäuden und Docks neu aufgebaut. Sie besitzt Waarenhallen, Maschinenwerkstätten und Vorkehrungen, um den Schiffen das Ein- und Auslaufen in die vollständig geschützte Rhede sowie das Umladen daselbst zu erleichtern.

Während des Canalbaues spielte sich natürlich auch in Colon

ein reges, buntes, oft auch tolles und verschwenderisches Leben ab, das Anfang 1889 zum Schmerze der ganzen Gesellschaft ein schnelles Ende fand; die Einwohnerzahl, welche in wenigen Jahren von 3000 auf 15.000 gestiegen war, ist seitdem riesig gesunken. Heute zeigen Panamá und Colon wieder die alte, gelangweilte Physiognomie.

Langsam und geschäftslos schleichen die Tage in der heissen fieberschwangeren Atmosphäre hin, nur belebt, wenn die grossen Postdampfer kommen und gehen. Die Reisenden sowie die wenigen Eilgüter, welche die theuere Ueberlandroute nehmen, bleiben keine Stunde länger, als sie bleiben müssen, alles hastet fort, das meist noch ferne Ziel zu erreichen.

Colon wie Panamá sind echte Transitoplätze, aber Transitoplätze von welthistorischer Bedeutung, denen einem ganz jungen Thronerben gleich in ferner Zukunft noch Glanz und Herrlichkeit winkt, wenn „die Pforte zu den Oceanen" durch einen „Weltcanal" erschlossen sein wird.

Das Colongeschäft war von jeher fast ausschliesslich localer Natur; sein Absatzgebiet umfasste die Stadt selbst und die an der Eisenbahn nach Panamá gelegenen Ortschaften, welche alle durch den Wegzug von 12.000—15.000 Arbeitern und 1200 Beamten entvölkert sind. Daher mussten 1889 in Colon eine grosse Reihe von Geschäftshäusern schliessen.

Nach dem Berichte der Panama-Eisenbahn-Gesellschaft sank der Localfrachtenverkehr 1889 auf 36.046 *T* gegen 169.857 *T* im Jahre 1888, die Zahl der Passagiere auf 290.664 gegen 1,283.753 im vorhergehenden Jahre. In Durchfracht gingen 1889 von Colon nach Panamá 72.756 *T* aus Europa und 43.934 *T* aus New-York, vom Stillen zum Atlantischen Ocean 50.573 *T* nach Europa, 25.582 *T* nach New-York. Von der pacifischen Küste kommen Kaffee (1889 562 635 Säcke) in steigenden Mengen, Cacao, Indigo, Wein, Gerste, Steinnüsse, Häute und Felle.

Der Isthmus ist für seine Bedürfnisse an Natur- und Kunsterzeugnissen ganz vom Auslande abhängig; nur Yams, Kokos, Zuckerrohr, Mais und Reis werden in genügender Menge gebaut.

Die Importhäuser Colons sind vorzugsweise Amerikaner, der Detailhandel ist fast ausschliesslich in den Händen von Chinesen.

Die Gesammtzahl der 1889 eingelaufenen Schiffe betrug 1889 549 mit 758.133 Reg.-Tons, 1888 684 mit 872.611 Reg.-Tons.

Colon besuchen regelmässig 8 Dampferlinien: die Hamburg-amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft (32 Tage) zweimal monatlich, die Royal-Mail-Steam-Packet-Cy. aus Southampton (21 Tage), 2 Linien aus Liverpool, die Cie. Générale transatlantique aus St. Nazaire (20 Tage) dreimal im Monate, zwei spanische Linien, und zwar eine aus Barcelona, die andere aus New-York und eine nordamerikanische Linie aus New-York.

Die Ueberfahrt mit der Eisenbahn von Colon nach Panamá dauert 3 bis 4 Stunden.

* * *

Fast alle Dampferlinien, welche Colon-Aspinwall anlaufen, besuchen auch die anderen Häfen der Nordküste Südamerikas. Wir begrüssen in Columbien zunächst Cartagena, eine der ältesten Städte des Landes. Den Haupteingang zu seinem von Natur vorzüglichen Hafen haben die Spanier 1793 versperrt und die indolente Bevölkerung hat ihn seitdem noch nicht wieder eröffnet.

Daher ist jetzt das elende Sabanilla oder Salgar der erste Ausfuhrhafen Columbiens. Die von einer deutschen Gesellschaft 1870 erbaute Ferrocarril de Bolivar bringt die Reisenden für 5 Pesos (10 fl.) nach dem 22 *km* entfernten Baranguilla am Magdalena, dem Hauptspeditionsplatz des Landes, von wo 25 Dampfer stromaufwärts gehen; die Mündungsbarre ist nur mit Gefahr für Schiff und Mannschaft zu passiren.

Die Ausfuhr von Sabanilla erreichte 1889 9·8 Mill. Pesos, davon für 3·6 Mill. Pesos Silber, für 2·1 Mill. Pesos Kaffee, ferner Häute, Tabak und Gummi. Die Ausfuhr ist nach Grossbritannien, den Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich und Deutschland gerichtet.

Die Einfuhr, welche zum grössten Theile von Grossbritannien und Frankreich, aber auch von Deutschland und der Union besorgt wird, hatte 1889 einen Werth von 7·4 Mill. Pesos.

In demselben Jahre liefen 238 Schiffe 365·231 Reg.-Tons ein.

Am Westufer des Canals, welcher den Golf von Maracaibo mit der Lagune gleichen Namens verbindet, liegt die Stadt Maracaibo. Sie besitzt eine Pferdebahngesellschaft, welche 30% Dividende abwirft, elektrische Strassen- und Häuserbeleuchtung, die Amerikaner eingerichtet haben, und ist Sitz einer ganz ansehnlichen Industrie, welche sich der Dampfkraft bedient. Der Hafen vermittelt die Ausfuhr der Kaffeedistricte, welche die Lagune umgeben, und da die Kaffeepreise in den letzten Jahren lohnend waren, ist der Wohlstand des Landes und damit die Consumfähigkeit bedeutend gestiegen. Auch die Durchfuhr nach dem östlichen Columbien ist ansehnlich.

Der hiesige Grosshandel ruht fast ganz in deutschen Händen.

Die Grundlage aller geschäftlichen Unternehmungen ist Kaffee, von welchem 1889 183.614 *q* (Werth 30·7 Mill. Bolivares) meist nach New-York verschifft wurden. Dorthin gehen auch Rindshäute, Ziegenfelle, während Nutz- und Farbhölzer und Dividivi überwiegend nach Falmouth oder Queenstown an Ordre versendet werden.

In der Einfuhr nimmt Deutschland (Hamburg) dem Werthe nach den ersten Rang mit 40% der ganzen Summe, auf die Union (New-York) entfallen 35%, auf England (Liverpool) 16%.

Im Jahre 1889 erreichte die Ausfuhr 33·7, die Einfuhr 11 Mill. Bolivares.

Die Postverbindung mit Europa wird durch die „Red D Line of Steamships" vermittelt, welche über Curaçao in sechs Tagen New-York erreichen.

Puerto Cabello, der Hafen von Valencia, mit dem es durch eine Eisenbahn verbunden ist, führt ebenfalls Kaffee (1889 151.138 *q*), Cacao, Rindshäute und Ziegenfelle nach New-York überwiegend, dann nach London und Hamburg aus.

La Guayra ist der Hafen von Caracas, der Hauptstadt von Venezuela, zu der eine kühne Eisenbahn über die 1000 *m* hohen Küstencordilleren führt, deren Betrieb aber in der Regenzeit öfter unterbrochen ist; die Stadt ist ein wichtiger Knotenpunkt die Dampfschifffahrt, der erste Einfuhrhafen des Landes.

Ihre Hafeneinrichtungen wurden in den letzten Jahren wesentlich verbessert.

Die Einfuhr erreichte 1889 den Werth von 1,933.474 £, die Ausfuhr 723.542 £. Letztere bestand aus Kaffee (106.460 *q*) und Cacao (3,665.860 *kg*).

Der Schiffsverkehr erreicht 700.000 *t*. Regelmässige Dampfverbindungen nach La Guayra und Puerto Cabello unterhalten die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Actiengesellschaft, der Koninklijke West-Indische Maildienst (Amsterdam-New-York), die Royal Mail Steam Paket Cy. (Southampton), die West India and Pacific Steamship Cy. und Harrison Line (Liverpool), die Compañia transatlantica (Santander, Cadiz), Cie. Générale Transatlantique (St. Nazaire, Hâvre, Bordeaux), United States and Brazil Mail Steamship Cy. (New-York), Red D Line (New-York) und Quebec Steamship Cy.

Die Küste Südamerikas von Trinidad bis Pernambuco wird nur wenig von Schiffen besucht. Auf dieser Strecke liegt zunächst Ciudad Bolivar, früher Angostura genannt, der Hafen des Orinocogebietes, der über Trinidad und Paramaribo indirect, über New-York-Theobaud durch die Theobaud-Line (Fahrzeit 11 Tage) direct mit den Centren des Welthandels verbunden ist. Weiter nach Osten folgen Georgetown, Paramaribo und Cayenne, die Hauptorte der drei Gayaras, die europäischen Staaten unterthan sind, und wichtige Ausfuhrhäfen für Zucker, Cacao und Hölzer.

Die Post vermitteln der Koninklijke West-Indische Maildienst (Amsterdam) und die Cie. Générale Transatlantique.

Brasilianische Häfen.

Nach Vasco de Gama's glücklicher Rückkehr sandte König Emanuel von Portugal, den die Geschichte den „Glücklichen“ nennt, eine zweite Flotte von 13 Schiffen mit 1200 Mann unter dem Commando Pedro Alvarez Cabral nach Indien aus.

Cabral segelte am 9. März 1500 von Lissabon ab und steuerte nach der Segelanweisung, die Vasco de Gama gegeben hatte, einen mehr westlichen Curs als dieser, um die Calmenregion unter Afrika zu vermeiden. So gerieth er in den Bereich der damals noch ganz unbekannten oceanischen Strömungen hinein und entdeckte am 22. April ein neues Land. Zwei Tage später ging er in einer ruhigen Bucht, dem sogenannten „sicheren Hafen“, Porto Seguro, vor Anker, nahm das Land, dessen Küsten 1500 die Spanier zuerst gesehen hatten, für den König von Portugal feierlich in Besitz und nannte es Terra da Vera Cruz. Der Name Brasilien entstand erst ein Decennium später; man leitete ihn von Pão do Brazil, d. h. Holz der glühenden Kohle ab, einem rothen Farbholze (Caesalpinia brasiliensis, nach Selin „echinata“), das man dort in Menge fand und seit dem XVI. Jahrhundert nach Europa ausführte.

Die Besiedlung der neuen Colonie mit Verbrechern (zumeist Verurtheilten der Inquisition) sowie die Verbannung der Juden nach derselben gingen der Entsendung des ersten Gouverneurs, Thomas de Souza, voraus. Souza gab im Auftrage König Joãos III. eine Organisation, erbaute 1549 die Stadt Bahia als Sitz der Centralregierung und brachte die Jesuiten ins Land.

Aber dieser erste Gouverneur fand auch bereits die Grundlagen der Indianerkriege vor, welche bis ins XVIII. Jahrhundert dauerten, das Land seiner eingeborenen Arbeiter beraubten und die Einführung von Negersclaven aus Westafrika zur Folge hatten. Denn schon 1534 hatte João III. das Land unter die Donatoren als Lehen getheilt und diesen das Recht gegeben, die heidnischen Indianer (Gentios) zu

Sclaven zu machen und jährlich eine bestimmte Anzahl abgabenfrei auf dem Lissaboner Markt zum Verkaufe zu bringen.

Als später 1580—1640 das Mutterland unter der spanischen Oberhoheit stand, griffen die Feinde Spaniens, die Holländer, Engländer und Franzosen, auch Brasilien an.

Die von ihnen gegründeten Niederlassungen mussten zwar wieder geräumt werden, aber die Schöpfung des Grafen Moritz von Nassau, der es verstand, die der niederländisch-westindischen Compagnie gehörigen „Plätze in Brazijl“ mit dem Vororte Pernambuco in wenigen Jahren zu hoher Blüthe zu bringen, zeigte, was aus diesen Landschaften zu machen war, welche die Portugiesen und Spanier vernachlässigt hatten.

Als die Niederlande 1662 auf alle Eroberungen ihrer Compagnie verzichtet hatten, war der Kampf um Brasilien zu Ende.

Portugal, seit 1640 wieder selbständig unter den Königen aus dem Hause Bragança, that jetzt viel für die Entwicklung der Plantagenwirthschaft, denn Brasilien musste für das Mutterland die „Melkkuh“ an Stelle des verlorenen Ostindiens werden.

Die thatkräftigen „Paulistas“ (Mischlinge von Weissen und Indianern aus der Provinz São Paulo) durchstreiften das weite Innere, entdeckten Gold- und Diamantenfelder und zogen Europäer ins Land.

In der Zeit des Aufschwunges wurde jedoch auch der Keim gelegt zu dem Hasse zwischen Portugiesen und Brasilianern, die hier einander ebenso feindlich gegenüberstanden, wie im spanischen Amerika Spanier und Creolen.

Das Mutterland liess nur die Gold- und Diamantgruben Brasiliens ausbeuten und trachtete dasselbe in steter Abhängigkeit zu halten, es förderte nicht die geistige Bildung des Volkes, verbot den Oel- und Weinbau, weil diese Producte Portugal lieferte; auch durfte weder Salz gewonnen noch irgend eine Fabrik angelegt werden. Die Einfuhr von Fabrikswaaren (zu hohen Preisen) blieb ausschliesslich den Portugiesen vorbehalten.

Handel, Gewerbe und Fabriken nahmen erst dann einen freieren Aufschwung, als König João VI. im Jahre 1808 vor Napoleon I. nach Bahia flüchtete und die Carta regia erliess, welche die Häfen des Landes dem allgemeinen Weltverkehre öffnete. Die immer bestandene Bevorzugung der Portugiesen vor den Brasilianern wurde jedoch durch diese Thatsachen nicht geändert. Ein republikanischer Aufstand 1817 in Pernambuco war der Vorläufer jenes von Rio de Janeiro vom 26. Februar 1821, welcher den König zur Versprechung

einer freisinnigen Constitution zwang. Auch musste Dom João vor seiner Abreise nach Portugal den Kronprinzen Pedro als Prinzregenten zurücklassen.

Als nun die portugiesischen Cortes den brasilianischen Deputirten den Zutritt versagten und Brasilien noch immer als abhängige Colonie von Portugal aus regiert haben wollten, weigerte sich 1822 der Prinzregent, den Befehlen aus Lissabon Folge zu geben, verkündete auf einer Reise durch die Provinz am 7. September 1822 die Unabhängigkeit Brasiliens und wurde am 1. December 1822 als Pedro I. zum constitutionellen Kaiser gekrönt. In seine Regierung fallen demungeachtet mehrere Aufstände, und ein wenig rühmlicher Krieg gegen die Argentinische Republik. Am 7. April 1831 dankte der Kaiser zu Gunsten seines sechsjährigen Sohnes Dom Pedro II. ab und begab sich auf der englischen Corvette „Volage" nach Europa. Eine Reihe von Sclaven- und Pöbelaufständen sowie republikanische Schilderhebungen trübten in den folgenden Jahren das Bild der geschichtlichen und commerziellen Entwicklung Brasiliens, welche überdies durch die klägliche Finanzlage des Staates gehemmt war. Die in den Provinzen São Paulo, Minas Geraës und Rio Grande do Sul erregten republikanischen Aufstände konnten durch den General Caxias (1842—1845) nur mit Mühe unterdrückt werden.

Dem siegreichen Kriege 1851—1852 gegen den argentinischen Dictator Rosas folgte eine Besserung der brasilianischen Verhältnisse. Der Handel nahm während des Krieges und nach demselben einen grossen Aufschwung, Eisenbahnen und Verbindungsstrassen wurden gebaut und 1853 die brasilianische Bank mit einem Capital von 30 Millionen Milreïs gegründet.

Auch in dem Kriege gegen Paraguay, den Brasilien im Vereine mit Argentinien und Uruguay führte, erreichten die brasilianischen Truppen unter der Führung des Grafen d'Eu, des Schwiegersohnes des Kaisers, einige nennenswerthe Erfolge. Der glückliche Ausgang des Krieges 1870 erhöhte Brasiliens politisches Ansehen, da aber die von Paraguay übernommenen Kriegskosten (500 Mill. Gulden) von diesem finanziell vollkommen erschöpften Lande nicht gezahlt werden konnten, geriethen die brasilianischen Staatsfinanzen in gänzliche Zerrüttung.

Von grösster Wichtigkeit für den inneren Fortschritt war das Gesetz über die Sclavenemancipation (1871), dem 1888 das Gesetz über die gänzliche Abschaffung der Sclaverei folgte, wodurch für

die grossen Grundbesitzer die ohnedies schwierige Arbeiterfrage unendlich erschwert wurde.

Die Unzufriedenheit des Landes mit den schlechten ökonomischen Verhältnissen wurde von der republikanischen Partei geschickt ausgebeutet, während der Kaiser im Bewusstsein der Lauterkeit seiner Handlungen es versäumt hatte, seine Person in den Vordergrund zu stellen.

Marschall Deodoro da Fonseca organisirte einen Aufstand der meist aus Negern bestehenden Landtruppen und verkündete am 15. November 1889 den Sturz des Kaiserreiches und die Errichtung der Republik der „Vereinigten Staaten von Brasilien".

Mit Einführung der Republik wurde an den politischen Verhältnissen Brasiliens wenig mehr als der Name geändert Es blieb ein Föderativstaat mit weitgehender Selbständigkeit der einzelnen Staaten.

Auch die verfahrenen wirthschaftlichen Verhältnisse können im Lande der „Paciencia" (Geduld), wo man alles aufschiebt und nichts erledigt, nicht über Nacht andere werden. In dem Feuereifer, Brasilien zu heben, will man mit einem Schlage die Versäumnisse von Jahrzehnten nachholen und hat 1890 neue zahlreiche geschäftliche Unternehmungen gegründet, die zusammen ein Capital von $1^1/_3$ Milliarden Gulden Gold beanspruchen.

Man forcirt also, was nur durch langsame, zielbewusste Arbeit erreicht werden kann, und der böse Rückschlag kann nicht ausbleiben.

Dabei werden wir durchaus nicht verkennen, dass die Entwicklung der Eisenbahnen und der Flussschiffahrt die Ausfuhr heben, Industriegesetze und hohe Zölle die Einfuhr wenigstens der gewöhnlichen Erzeugnisse des europäischen Gewerbefleisses überflüssig machen werden.

Der Abschluss eines Reciprocitätvertrages zwischen der nordamerikanischen Republik und Brasilien, der am 1. April 1891 in Kraft trat, wird die Concurrenzfähigkeit der europäischen Industrie in Brasilien, aber auch die der so mühsam geschaffenen nationalen Industrie weiter schädigen.

Denn nach diesem Vertrage gehen die Stapelartikel Brasiliens zollfrei in die Union, und dafür geniessen viele Waaren der Union, wie z. B. Weizenmehl in Brasilien Zollfreiheit, andere, wie Baumwollfabricate, geniessen eine Zollermässigung von 25% gegen die anderer Staate.

Die Stapelartikel Brasiliens gehören alle dem Pflanzenreiche an; wir werden sie bei den einzelnen Seehäfen kennen lernen.

Aber leider fehlt es dem ungeheuren und meist fruchtbaren Lande, das fast die Grösse von Europa erreicht, an Menschen. Die 15 Millionen Einwohner bevölkern fast nur an den Küsten die Umgebung der einzelnen grösseren Städte. Das freie Innere ist das weite Streifgebiet von einigen Hunderttausend Indianern, unter denen es Horden gibt, die noch nie einen Weissen gesehen haben.

Von einem einheitlichen Typus der Bevölkerung kann hier keine Rede sein, weil sie im Wesentlichen aus Mischlingen von Portugiesen Indianern und Negern in den verschiedensten Abstufungen besteht. Alle verbindet aber die Gemeinsamkeit der portugiesischen Sprache und der katholischen Religion und die Unlust zu anhaltender regelmässiger Thätigkeit.

Die neuen Einwanderer, unter denen die Deutschen und Italiener besonders hervorragen, äussern ihren Einfluss erst in einzelnen Theilen Südbrasiliens.

Brasilien ist also in seinen Hafenplätzen concentrirt, welche die Ausgangspunkte der Eisenbahnen sind, die immer weiter ins Innere vordringen und heute zum Theile schon die Ufer der grossen Ströme erreicht haben. Ihre Zahl ist im Vergleiche zur grossen Länge der Küste immerhin eine mässige.

Pará.

Pará, auch Belem do Grão Pará (Nossa Senhora de Belem) genannt, ist die Hauptstadt des gleichnamigen Staates und liegt unter 1° 27′ südl. Br. und 48° 30′ westl. L. an der Mündung des Guajará (Guandù) in den Rio Sará, der der mächtigste Stromarm des Amazonenstromes ist. Die Stadt ist 110 *km* vom Atlantischen Ocean entfernt.

Francisco Caldeiro Castello Branco gründete im Jahre 1616 auf Befehl Alexandro de Moura's die Stadt Nossa Senhora de Belem, welche vom Zeitpunkte ihrer Errichtung an durch lange Jahre in beständiger Aufregung blieb. Ursache dessen waren zuerst blutige Kämpfe gegen die Indianer, dann der Ehrgeiz hervorragender Personen und der Kampf mit den Jesuiten wegen der Sclaverei der Indianer.

Die Unabhängigkeitsbestrebungen Brasiliens (1821) brachten schwere Zeiten über die aufstrebende Stadt, die Capitän Grenfell als Commandant der Brigg „Dom Miguel" mit einer Kriegslist zur Unterwerfung brachte. 1835 folgten dem daselbst ausgebrochenen Aufstande eine Reihe blutiger Scenen, die Stadt konnte

nur durch eine Belagerung bei Mithilfe einer englischen Flotte eingenommen werden.

Die 1867 decretirte und eröffnete freie Schiffahrt auf dem Amazonenstrome trug bedeutend zur Hebung des Handels Parás bei.

Das Anlaufen von Pará ist bei gewissen Winden und wegen der starken, eine stündliche Geschwindigkeit bis zu sieben Seemeilen erreichenden Strömung mitunter keine leichte, eine durchaus nicht ungefährliche Sache und durch die Bänke von Tigoca und Bragança und auch deswegen erschwert, weil die Tiefen und die Bänke im Fluss sich fortwährend ändern. Der Kampf zwischen der Strömung des Flusses und der Flutwelle des Oceans wird Pororoca genannt und ist für die Schiffahrt auf dem Amazonenstrome charakteristisch und beachtenswerth. Die Flutwelle macht sich selbst noch 500 Seemeilen von der Mündung des Stromes in die See bei der Stadt Obidos bemerkbar. Die Ufer des Stromes sind bis zu dem zwei Seemeilen von Pará liegenden Fort do Barra mit dichten Mangrovewäldern bewachsen.

Der Hafen wird von einem schönen, aus grossen Quadern gebauten Quai gebildet. Der Ankerplatz ist gut, der Hafen für Schiffe von 6·8 *m* Tiefgang jederzeit zugänglich.

Pará hat breite, regelmässig angelegte, theils vortrefflich gepflasterte, theils macadamisirte Strassen und schattige Alleen von Woll- und Brotfruchtbäumen und Königspalmen. Die zwei- und dreistöckigen Häuser sind weiss getüncht und mit grossen, oft um das ganze Gebäude führenden Veranden versehen. Die Strassen und Plätze sind mit Gas beleuchtet, Pferdebahnen verbinden die eigentliche Stadt mit dem Largo do Nazareth und dem Boulevard da Camara Municipal.

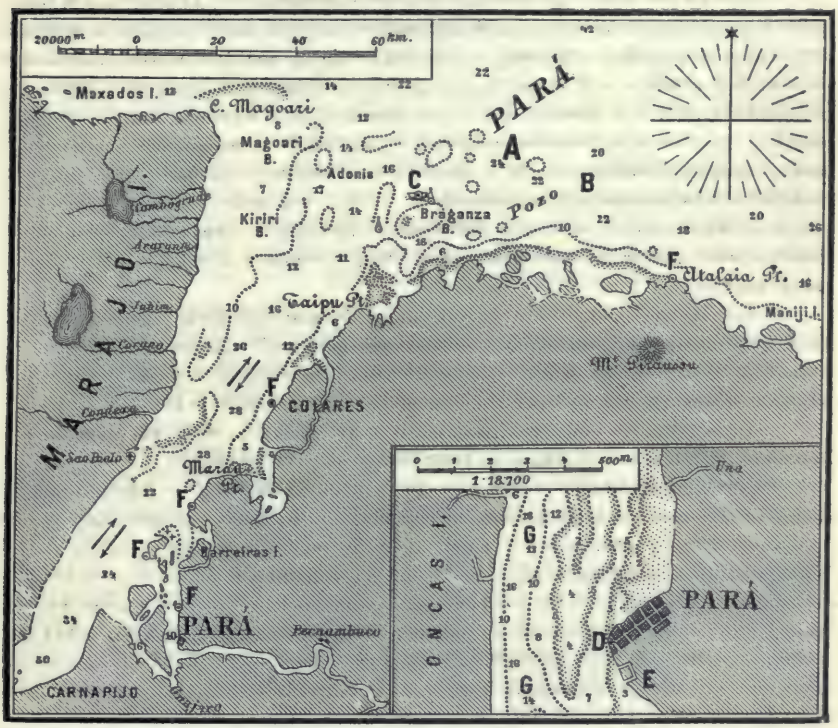
Die schönste Strasse der Stadt ist die breite Estrada das Mangubeiras. Sie geht vom Arsenale aus längs des Flusses zu dem an der Ostseite der Stadt gelegenen Largo do Polvora und wird von dort zum Largo do Paço und zum Largo do Quartél führenden Strassen durchschnitten. Ihr Name stammt von den prächtigen und schattigen Brotfruchtbäumen, von denen sie eingesäumt ist.

Zu den hervorragendsten Bauten Parás zählen der ansehnliche Regierungspalast (Sitz des Provinzgouverneurs), der Palast des Bischofs, das grosse Gebäude, in welchem die Sitzungen des Provinziallandtages, des Magistrats und sämmtlicher Provinzialbehörden stattfinden, zehn Kirchen, darunter die 1720 erbaute Kathedrale (eine der schönsten Kirchen Brasiliens), ferner ein schönes Theater und das Arsenal.

An Bildungsanstalten besitzt die Stadt ein Lyceum, zwei Seminarien, ein Museum und eine öffentliche Bibliothek. Von den industriellen Etablissements sind eine Schiffswerfte und eine Sägemühle zu erwähnen.

Auf dem Grunde des einstigen Klosters — jetzigen Hospitales — São José wurde 1797 ein botanischer Garten errichtet, doch wurde auch dieser während der stürmischen Zeit von 1835 zerstört

Pará (Masstab 1 : 887.000; Sonden in Metern).



A Oestliche Mündung des Amazonen-Stromes, B Pozo-Canal, C Leuchtschiff, D Kathedrale, E Arsenal, F Leuchtfeuer, G Fahrwasser nach Pará.

und aufgelassen. Der ehemalige Kriegsminister, spätere Gouverneur der Provinz Pará, Sebastião do Rego Barros, liess jedoch 1854 durch aus Europa bestellte, des Handwerks kundige Gärtner einen neuen, ausgedehnteren botanischen Garten in etwas grösserer Entfernung von der Stadt anlegen.

Das freundliche Pará zählt heute bereits 65.000 Einwohner.

Es ist die Handelsniederlage des ungeheueren Gebietes des Amazonenstromes, und je weiter die Schiffahrt auf diesem grössten und

wasserreichsten Flusslaufe der Erde vordringt, um so wichtiger wird Pará.

Heute wird von den 45.000 *km* schiffbaren Wasserstrasse des Hauptstromes und seiner Nebenflüsse noch nicht viel mehr als der zehnte Theil regelmässig befahren.

Auch eine Einschliessung des Tocantingebietes durch Dampfercurse und Eisenbahnen wird vorbereitet. Gegenwärtig geht erst eine kurze Eisenbahn nach Bragança.

Der Handel von Pará beruht auf den Producten der „Hylaea", des Waldlandes des Amazonengebietes. Das Hauptproduct ist Kautschuk, von welchem 1889 über diesen Hafen 126.409 *q* im Werthe von 21,686.489 Milreïs nach den Vereinigten Staaten und England ausgeführt wurden. Ein grosser Theil des Kautschuks geht von Manaos direct ins Ausland. Der Kautschukhandel ist thatsächlich von einer amerikanisch-englischen Gesellschaft monopolisirt. Die ungeheuer steigende Nachfrage nach Kautschuk veranlasste einzelne Unternehmer, förmliche Kautschukplantagen anzulegen, da der sogenannte „wilde Kautschuk" in den Wäldern, der nur auf natürlichen Nachwuchs angewiesen ist, immer seltener wird. Diese Kautschukplantagen dürften dereinst von sehr hoher Bedeutung werden.

Die Indianer, die früher Ackerbau und Viehzucht getrieben haben, verlegen sich heute fast ausschliesslich auf Kautschuksammeln und pflanzen nur mehr den Cacaobaum, dessen Früchte den zweiten Ausfuhrartikel (43.369 *q*, Werth 1,713.389 Milreïs) von Pará bilden und meist nach Frankreich gehen.

Ferner werden exportirt Kastanien (100.120 *hl*) nach Frankreich, den Vereinigten Staaten und England, Hirschhäute und Ochsenhäute.

Die Gesammtausfuhr erreichte 1889 24,388.488 Milreïs, welcher ansehnlichen Ziffer nur ein kleiner Import gegenübersteht, da im Amazonengebiete der Consumenten für ausländische Waaren nicht zu viele vorhanden sind. Es ist zweifelhaft, ob es gelingen wird, die 16.000 europäischen Familien zur Einwanderung nach dem Staate Pará zu bewegen, wozu sich 1890 drei Unternehmer gegen die Regierung contractlich verpflichtet haben. In Pará haben mehrere Flussschiffahrtsgesellschaften ihren Sitz. Einzelne dehnen ihre Fahrten bis in die Staaten der Westküste Südamerikas aus. Der Schiffsverkehr erreichte 1889 544 Dampfer und 161 Segelschiffe zusammen mit 742.082 Tons.

Pará steht durch zweimal wöchentlich verkehrende Dampfer nationaler Flagge mit den Häfen Brasiliens, zweimal im Monate durch die Booth Steam Ship Cy. und Red Cross Line mit Liverpool, Hâvre und Lissabon in Verbindung. Mit Newport News (Va) besteht zweimal im Monate Verbindung durch die United States and Brasil Mail Steamship Cy.; ferner gehen Dampfer einmal im Monate nach New-York und nach Baltimore. Der Hafen hat Anschluss an das Netz des Welttelegraphen und ist Sitz von zwei einheimischen Banken und einer Succursale der English Bank of Rio Janeiro.

Hier haben Consulate: Belgien, Deutsches Reich, Frankreich (V.-C.), Grossbritannien, Oesterreich-Ungarn (V.-C.), Portugal, Schweiz, Venezuela und die Vereinigten Staaten von Amerika.

Pernambuco.

Pernambuco, auf 8° 3′ südl. Br. und 34° 52′ westl. L. gelegen, ist die Hauptstadt des den gleichen Namen tragenden Küstenstaates von Brasilien, der sich zwischen Parahyba und Alagoas ausbreitet.

Der Küste ist in unmittelbarer Nähe ein mehrere hundert Seemeilen langes Riffgebilde vorgelagert, das nur wenige Oeffnungen besitzt. Der Name Pernambuco wird von Pera-nabuko abgeleitet, welche Worte, der Sprache der Caheté-Indianer angehörend, so viel als „durchlöcherter Stein“ bedeuten und sich auf jene Oeffnungen des Riffes beziehen dürften, das der gegenwärtigen Stadt Pernambuco vorliegt.

Christovao Jacques gründete 1525 am Ufer des Flusses Iguarassú eine Factorei, Duarte Coelho Pereira, zehn Jahre später die 16 *km* nördlich gelegene Ortschaft Olinda. Diese Colonie kam von 1630 bis 1654 in den Besitz der Holländer, die im Kampfe mit den Spaniern zwar Olinda einäscherten (1631), doch unter Graf Maurits eine zweite Stadt auf der Insel Antonio Vaz gründeten und diese Mauritsstadt benannten.

Die holländische Herrschaft war durchaus nicht ungünstig, das abgebrannte Olinda entstand von Neuem, doch schöner und grösser; das Fischerdorf Recife, die Hafenstadt des heutigen Pernambuco, entwickelte sich zu einer reichen Ortschaft.

Die portugiesische Revolution 1640 brachte auch das Ende der holländischen Herrschaft über Pernambuco, das in den folgenden Jahren die Hauptmannschaften Parahyba, Rio Grande do Norte und selbst Ceará seinem politischen und commerziellen Einflusse unterordnete.

Dem republikanischen Aufstande vom Jahre 1817 sowie jenem von 1824 folgten schwere und übertriebene Strafen von Seite João VI. und Dom Pedro I.; dagegen trug jedoch die Amnestie, die anlässlich des Aufstandes bei der Thronentsagung des ersten Kaisers den Schuldigen gewährt wurde, weit bessere Früchte, da sich Pernambuco seither ruhig verhielt und ungestört emporblühte.

Die Stadt ist zum Theile auf den beiden Inseln gelegen, die durch die Flüsse Biberibe und Capiberibe gebildet werden, zum anderen Theile jedoch auf dem festen Lande erbaut. Sie zerfällt hiedurch in drei Stadttheile — Bairros — und zwar: in den Bairro Recife und Bairro Santo Antonio, die auf den Inseln liegen, und in den Bairro Boavista auf dem Festlande. Der Name Boavista wurde aus dem holländischen „Schoonzigt“ abgeleitet, welches der Name für die durch die Erbauung eines Palastes für Graf Maurits gegründete holländische Villenstadt war.

Das der Stadt vorliegende Riff, dessen durchschnittliche Breite 10 *m* beträgt, bildet den eigentlichen Hafen. Die Hafeneinfahrt sowie

ein auf 15 Seemeilen sichtbares Leuchtfeuer befinden sich am nördlichen Ende dieses Riffes, dass nur an einigen Stellen künstlich durch Aufbau erhöht wurde, um den fortwährenden, durch den Südost-Passat erzeugten, starken Seegang zu brechen. Nur bei Sturmflut und starken östlichen oder südöstlichen Winden wird das Riff von der See überflutet und im Hafen eine stärkere Dünung erzeugt, doch währt auch dies zumeist nur ein bis zwei Stunden. Schiffe von geringerem Tiefgang vertäuen sich parallel zum Riff mit Ankern und Landfesten, kleinere Schiffe können auch an der Mündung des Capiberibe (beim Zollamt) gut liegen, grosse und tiefergehende Schiffe müssen jedoch auf der Rhede ausserhalb des Riffes ankern, weil Schiffe mit einem Tiefgange, der 19′ englisch übersteigt, nur bei Springflut in den Hafen einlaufen können. Jetzt sind grosse Arbeiten im Gange, um die Einfahrt und den Hafen selbst zu vertiefen und Quais und Molos zu erbauen, an denen grosse Schiffe anlegen können, wodurch in Zukunft das bisher so kostspielige Lichtern vermieden werden wird. Auch ein Dock soll erbaut werden, damit man hier Schiffsreparaturen ausführen kann. Die Strömung im Hafen steigt oft bis zu vier Seemeilen stündlicher Geschwindigkeit.

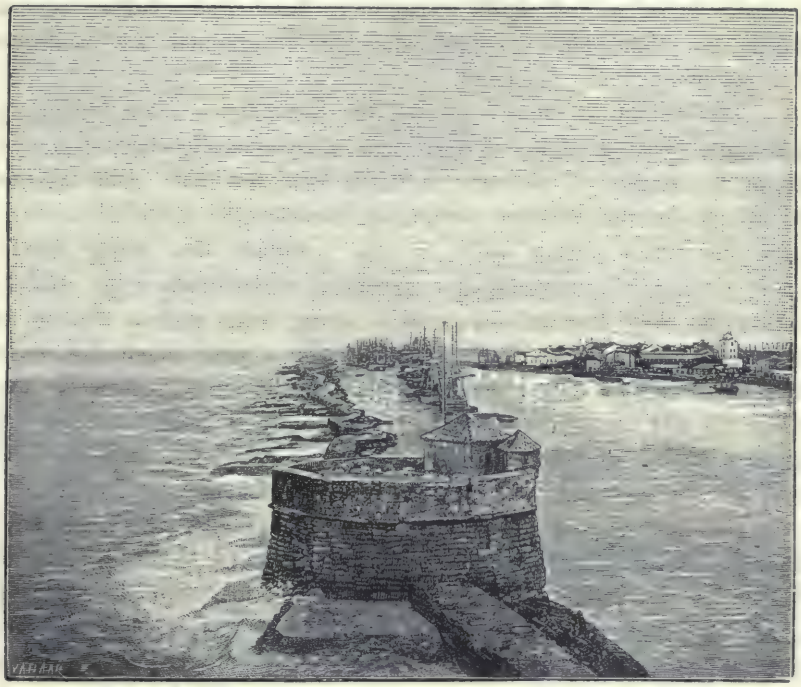
Der Form der Inseln entsprechend ist die ganze Lage der Stadt, die eine der belebtesten und schönsten Städte Südamerikas ist, eine in die Länge gezogene. Sechs aus Eisen oder Stein erbaute Brücken verbinden die Stadttheile mit einander, die breite und gut gehaltene, mit Gas beleuchtete Hauptstrassen besitzen. Ein Netz von Pferdeeisenbahnen vermittelt den Verkehr zwischen den einzelnen Stadttheilen.

Die Häuser der Stadt bestehen zumeist aus mehreren Stockwerken und sind aus Stein erbaut; manche derselben haben, dem portugiesischen Geschmacke entsprechend, das äussere Mauerwerk mit glasirten Ziegeln bekleidet. Der Baustyl vieler Häuser verräth noch den holländischen Ursprung.

Die Wasserversorgung Pernambucos geschieht durch eine Wasserleitung, welche eine ausreichende Wassermenge von einer landeinwärts von Carangà gelegenen vortrefflichen Quelle der Stadt zuführt. Das Wasser der beiden Flüsse eignet sich nur für den Gebrauch als Nutzwasser.

Die eigentliche Hafenstadt, Bairro do Recife, ist der Hauptsitz des geschäftlichen Lebens. In ihr liegen das Landtagsgebäude, das Comptoir der Anglo-Brazilian-Bank, das Zollamt, die Sternwarte und das Seearsenal. Mit dem Zollamte räumlich verbunden und eine De-

pendenz desselben ist die Alfandega, ein Freilager, in welchem sämmtliche zur Verschiffung kommenden oder zur See angelangten Waaren eingelagert werden müssen. Das Seearsenal besitzt einen gedeckten Stapel, der jedoch nur für kleinere Schiffe verwendbar ist; ferners befinden sich in demselben eine Schiffsjungenschule und kleinere Reparaturswerkstätten von geringer Leistungsfähigkeit. In Recife liegen überdies noch zahlreiche Magazine, welche zur Aufbewahrung von solchen Rohproducten dienen, die im Waarenumsatze Pernambucos die hervorragendste Stelle einnehmen.



Pernambuco.

Im Bairro do Santo Antonio liegt die von Maurits von Nassau erbaute Vrijborg (das jetzige Regierungspalais), ein Theater, eine Kaserne und ein Gefängniss, eine Markthalle, sowie endlich ein Findel- und Waisenhaus.

Santo Antonio gegenüber, wie schon erwähnt, auf dem Festlande liegt Boavista mit reizenden, von prächtigen Gärten umgebenen Villen. In diesem Stadttheil befinden sich überdies der Palast des Bischofs von Olinda, die Rechtsfacultät, das Gymnasium und das grosse Spital Dom Pedro II.

Von den Kirchen Pernambucos zeichnet sich keine durch besondere Schönheit oder prunkvollen Bau aus. Die Garnisonskirche Nossa Senhora da Conceição besitzt ein grosses Wandgemälde, die Schlacht von Gararápes darstellend, das den Sieg über die Holländer zu verherrlichen bestimmt ist.

Die Befestigungen Pernambucos bestehen aus zwei Forts, die der Einfahrt gegenüber und circa eine Seemeile von einander liegen, zur Zeit der Holländer erbaut wurden und die Namen Bruno und Buraco führen. Die Geschütze, aus der Zeit José I. stammend, haben morsche Lafetten und sind, wenngleich ihres Alters halber sehenswerth, so doch nichts weniger als den Ansprüchen der modernen Kriegswaffentechnik genügend.

Das Klima ist ein — speciell für Europäer — noch immer ungünstiges, obschon sich das von einer englischen Gesellschaft hergestellte Drainagewerk als sehr nützlich erwiesen hat. Der Wasserreichthum der umliegenden sumpfigen Landstrecken sowie die niedrige Lage der Stadt dürfen wohl als die Ursachen des wenig erfreulichen Gesundheitszustandes der letzteren anzunehmen sein. Glücklicherweise hat Pernambuco relativ wenig vom gelben Fieber zu leiden, dessen Auftreten in Brasilien übrigens seit einigen Jahren im Allgemeinen abgenommen hat. Die Stadt besitzt erfreulicherweise ausreichende und vortreffliche Spitäler, von denen in erster Linie hervorzuheben sind: das St. Lazarus-Hospital, die Santa Aqueda, das Hospizio di Alicuados und das Asylo di Medicidade.

Pernambuco ist in erster Linie Handelsstadt, hat aber auch einige wichtigere gewerbliche Anstalten, wie Baumwollspinnereien, Webereien, Oelmühlen, Schiffswerften, Maschinenfabriken, Schnupftabak- und Cigarrenfabriken, eine grosse Zuckerfabrik, Rumfabriken, eine Baumwollpresse, Mühlen, Glasfabriken, Schuhfabriken. Die Gaswerke und die grossen Drainageanstalten sind ebenfalls bemerkenswerth.

Pernambuco hat 190.000 Einwohner und ist der wichtigste Handelsplatz von Nord-Brasilien. Seine weit nach Osten vorgeschobene Lage hat es zur natürlichen Zwischenstation aller nach Südamerika bestimmten europäischen Schiffe, zum Anlegepunkt der directen Kabel zwischen Europa und Südamerika geschaffen.

Auch die Verbindung von Pernambuco mit dem Innern ist eine gute. Drei Dampfstrassenbahnen, auf denen immer ein ungemein lebhafter Verkehr herrscht, führen in die nähere Umgebung; drei Eisenbahnen, welche bevölkerte und fruchtbare Gegenden durchziehen, dienen dem Fernverkehr. Die wichtigste ist die Santo Francisco-

Bahn, welche nach Südwesten führt und sich bereits dem oberen schiffbaren Santo Francisco nähert. Sie wird nach ihrer Vollendung indirect auch eine Verbindung mit Bahia herstellen. Ein Flügel dieser Eisenbahn geht nach dem Hafenplatze Maceió.

Die Ausfuhr beruht wie in allen tropischen Ländern auf den Naturproducten des Pflanzenreiches. Klima und Bewässerung lassen den Anbau aller tropischen und zahlreicher subtropischer Pflanzen in grosser Ausdehnung für den Export zu. Aber die Indolenz der Bevölkerung, welche genügsam von Salzfisch, lufttrockenem Fleisch, schwarzen Bohnen und Mandiocamehl lebt, gestattet keine Hoffnung auf die Besserung der heutigen Zustände. Man baut nur Zucker und Baumwolle für den Export, Kaffee, Cacao und Tabak für den einheimischen Bedarf und führt selbst Mais, Weizen und Fleisch aus Südbrasilien, den Laplatastaaten und der Union ein.

Auf eine grössere Einwanderung aus Europa rechnen selbst optimistische Agenten nicht.

Der erste Artikel der Ausfuhr ist Zucker. Der Anbau des Zuckerrohres, mit dem sich heute noch in Nordbrasilien 500.000 Menschen befassen und das im XVIII. Jahrhunderte den Stapelartikel des Landes bildete, geht stetig zurück, weil der Anbau in höchst primitiver Weise erfolgt und nur schwächliche Pflanzen liefert. So ist das hiesige Product auf dem Weltmarkte nicht concurrenzfähig.

Im Jahre 1888 wurden in Pernambuco 1·8 Millionen *q* zugeführt und davon 1·6 Millionen *q* nach dem Süden Brasiliens, nach den Vereinigten Staaten mit Einschluss von Canada und nach Grossbritannien ausgeführt.

Von der erzeugten Baumwolle (1888 210.000 *q*) wird ein Theil im Staate verarbeitet, ein Drittel geht in die südlichen Provinzen, das übrige nach Grossbritannien, in die baltischen und deutschen Häfen.

Für den ausländischen Verkehr haben nur noch Baumwollsamen, Häute und Felle einige Wichtigkeit.

Den Haupttheil der auswärtigen und inländischen Einfuhr umfassen Nahrungs- und Genussmittel, darunter Mehl aus der Union und Oesterreich-Ungarn, Stockfische von Neufundland, luftgetrocknetes Fleisch aus Rio Grande do Sul und vom La Plata.

Unter den Industrieartikeln sind besonders wichtig Baumwollwaaren aus England, Deutschland und Frankreich, ferner Eisen- und Stahlwaaren.

	Ausfuhr		Einfuhr
1888	14,167.870 fl.	30. Juni 1887 bis 31. December 1888	30,233.170 fl.
1887	21,428.680 „	1886/87	21,413.350 „

Die Hauptverkehrsländer sind in der Ausfuhr Grossbritannien mit Colonien, die Vereinigten Staaten, Portugal, Deutschland und Argentinien, in der Einfuhr Grossbritannien mit Colonien, Frankreich, Deutschland, Uruguay, Vereinigte Staaten, Portugal, Argentinien. Pernambuco hat unter den Häfen Brasiliens die stärkste directe Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn aufzuweisen, so 1889 mit einem Werthe von 1,324.599 Goldgulden.

Der gesammte Schiffsverkehr von Pernambuco umfasste:

	Dampfer	Tons	Segelschiffe	Tons	Zusammen Schiffe	Tons
1888	1002	1,421.910	1052	376.643	2054	1,798.553
1887	941	1,168.373	1060	336.369	2001	1,504.742

Die englische Flagge dominirt auch hier sowohl im regelmässigen Postverkehre als auch unter der Anzahl der übrigen den Hafen anlaufenden Schiffe. Ihr folgen die brasilianische und die französische Flagge. Der Küstenverkehr liegt zum grössten Theile in den Händen des brasilianischen Lloyd.

Den regelmässigen Verkehr mit Europa unterhalten die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, die Royal Mail Steam Packet Cy. (Southampton), die Messageries maritimes (Bordeaux), die Pacific Steam Naviga-

Pernambuco (Sonden in Metern).

A grosse Zufahrt, B kleine Zufahrt, C Leitbojen, D Kabel nach St. Vincent, D_1 Kabel nach Ceara, D_2 Kabel nach St. Vincent, D_3 Kabel nach Bahia, E Kabelhaus, F Leuchtfeuer, G Eisenbahnstation, H Marine-Arsenal, J Obelisk, K Commandantur, L Zollamt, M Friedhof, N Bäder.

tion Cy. (Liverpool, Bordeaux), Chargeurs réunis (Hâvre), der Oesterreichisch-ungarische Lloyd (Triest). Mit Ausnahme der letzten Linie laufen alle Lissabon an.

Der Verkehr mit Newport News (Va), welchen die United States and Brazil Mail Steamship Cy. vermittelt, und der mit Baltimore durch die Red Cross Line und Sloman's Brazil Line, wird infolge des Reciprocitätsvertrages vom April 1891 (Mac Kinleybill) zwischen Brasilien und der Union bald zunehmen.

Die telegraphische Verbindung mit Europa wird durch eine doppelte Kabelleitung hergestellt, die über die Capverdischen Inseln und Madeira nach Lissabon führt; das Kabel nach Nordamerika geht über Pará und die Westindischen Inseln nach Florida. Nach dem Süden führt ein Kabel über Bahia und Rio de Janeiro bis Buenos Aires. Diese Kabellinien sind sämmtlich im Besitze der Brazilian Submarine Telegraph Company. Von S. Vincent geht eine zweite Verbindung über S. Louis und Cadiz nach Europa.

Die wichtigsten Banken sind die English Bank of Rio Janeiro und die London and Brazilian Bank.

In Pernambuco unterhalten Consulate: Argentinien, Belgien, Bolivia, Chile, Dänemark, Deutsches Reich, Dominikanische Republik, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Niederlande, Oesterreich Ungarn, Paraguay, Peru, Portugal, Schweiz, Uruguay, Venezuela, Vereinigte Staaten von Amerika.

Kleinere Häfen, mit denselben Ausfuhrartikeln wie Pernambuco, sind im Norden von diesem Ceará, im Süden Maceió.

Bahia.

Die bedeutendste Stadt Brasiliens nach Rio de Janeiro ist unstreitig Bahia, deren officielle Benennung „La Cidade de Santo Salvador da Bahia do Todos os Santos“ lautet.

Mit der Entdeckung der grossen Allerheiligenbai (Bahia do Todos os Santos) durch Christovao Jacques 1503 und der ersten Colonisation durch Diego Alvarez Corea beginnt die Vorgeschichte der jetzigen Stadt Bahia, die im Jahre 1549 auf Befehl des Königs João III. von Portugal durch Thomas de Souza in der Allerheiligenbai gegründet und mit dem Namen des Heilandes — São Salvador — benannt wurde. Die Stadt wurde als Sitz der Regierung gleichzeitig auch der Aufenthaltsort der Aristokratie.

Im Jahre 1624 nahmen die Holländer im Kriege mit dem Portugal beherrschenden Spanien auch die Stadt Bahia ein, wurden jedoch ein Jahr später besiegt und in der folgenden Zeit durch den Generalgouverneur Telles da Silva gänzlich vertrieben.

Als Hauptstadt der Colonie genoss nun Bahia begreiflicherweise Begünstigungen, die ihm den Vorrang im geistigen Leben sicherten und das moralische und materielle Gedeihen der Stadt, das übrigens auch durch die Wohlthat des Friedens gefördert wurde, hoben und festigten.

Wenngleich durch die Einverleibung der Gebiete von Porto Seguro und Ilhéos namhaft vergrössert, verlor Bahia 1763 dennoch seinen Rang als Hauptstadt der Colonie an Rio de Janeiro. Der kirchliche Vorrang blieb jedoch Bahia erhalten; das Bisthum der Stadt, als das erste der brasilianischen Colonie 1551

gegründet, war schon 1676 zum Metropolitanerzbisthum erhoben worden. In Bahia befindet sich überdies nebst den prachtvollsten geistlichen Gebäuden Brasiliens auch das kirchliche Obergericht — das Relaçao Metropolitana.

Als im Jahre 1821 der Freiheitsruf erscholl, folgte Bahia demselben ohne Zögern und zwang den portugiesischen General Madeira zur Abreise nach Portugal. Ein republikanischer Aufstand 1837 wurde mit Waffengewalt unterdrückt.

Die unter 12° 58′ südl. Br. und 38° 31′ westl. L. (von Greenwich) gelegene Stadt ist von einer prachtvollen, alle Wunder der Tropenwelt in sich vereinigenden Vegetation umgeben und zieht sich in nord-südlicher Richtung längs der Ostseite der Einfahrt der Allerheiligenbucht hin, die mehrere schiffbare Flüsse in sich aufnimmt und einen geräumigen und sicheren Hafen bildet.

Eine bis nahe an den Strand reichende Hügelkette mit einem steilen, 200 *m* hohen Abhang bedingt die Theilung der Stadt in eine untere und eine obere Stadt.

Die untere Stadt — Cidade baixa, auch Praya (Strand) genannt, besteht aus einer langen, nicht allzu breiten Hauptstrasse, der Rua Praya, die sich an einer Stelle zu einem Marktplatz erweitert, und aus schmalen, unregelmässigen Nebengassen. In diesem Stadttheile befinden sich die Handelsetablissements, er enthält die Börse, das Zollhaus, Kaufläden, Bankgeschäfte und grosse Waarenmagazine. Die in der Rua Nova do Commercio liegenden ersten Handlungshäuser verleihen derselben ein stattliches Aussehen. In der Cidade baixa sind überdies noch ein kleines Seearsenal, eine Schiffswerfte, die Gasfabrik, der Bahnhof der Santo Francisco-Eisenbahn und die Wohnungen der Last- und Hafenarbeiter. Die Kirche Nossa Senhora da Conceiçao gehört zu den ältesten Gotteshäusern Bahias und ist zur Gänze aus einem Stein erbaut, der in der Nähe von Lissabon gebrochen wurde.

Die Verbindung der unteren Stadt mit der Cidade alta wird theils durch steile Strassen und zwei Rampen, theils durch einen sinnreichen von der Bevölkerung lebhaft benützten Elevator hergestellt.

Die obere Stadt ist in Styl und Bauart der Mutterstadt Lissabon nachgebildet, hat schöne, grosse Häuser, breite und lange Strassen und eine Anzahl von grösseren Plätzen, die zumeist durch Springbrunnen verschönert sind. Die Strassen weisen infolge des hügeligen Terrains, auf dem die obere Stadt erbaut ist, oft bedeutende Steigungen auf. In der Cidade alta liegen der Palast des Provinzgouverneurs, das erzbischöfliche Palais, die Kathedrale (die schönste Kirche Brasiliens), der Justizpalast und das ehemalige Jesuitencollegium, in

dessen weiten Räumlichkeiten das Hospital der Misericordia, die medicinische Facultät und eine etwa 18.000 Bände enthaltende öffentliche Bibliothek untergebracht sind.

Bemerkenswerthe Gebäude sind noch die alte Kathedrale Sé, die Kirche des Ordens terceira de Santo Francisco, das Benedictinerkloster und das Kloster da Palma, mehrere Kirchen und das Theater Santo Joanno.

Im südlichen Theile der Stadt befindet sich in herrlicher Lage der öffentliche Garten, Passeio publico, welcher seit 1814 besteht und die schönste und belebteste Zierde der Stadt ist. Zum Andenken an die im Jänner 1808 erfolgte Landung des Prinzregenten und späteren König Joanno VI. wurde in diesem Garten ein Obelisk errichtet.

An den Passeio publico schliesst sich die Vorstadt Nossa Senhora da Victoria an, in welcher sich die Capelle da Graça, die älteste Kirche Brasiliens, befindet. Im Norden Bahias liegt die Vorstadt Bomfiu mit dem Negerinnenkloster Nossa Senhora de Bomfiu, welches durch seine Arbeiten mit Vogelfedern, wie zum Beispiel zierliche Blumen-Imitationen und geschmackvolle Fächer, bekannt ist.

Die bereits erwähnte geistliche Suprematie der Stadt macht sich, wie aus der vorstehenden Beschreibung zur Genüge ersichtlich, auch in der grossen Anzahl geistlicher Gebäude in Bahia bemerkbar.

Die Arbeiten einer grossartigen Stadtregulirung, welche Plätze und Squares schaffen und der armen Bevölkerung, welche 1888/89 von einer Hungersnoth zu leiden hatte, Gelegenheit zur Arbeit geben sollte, kamen wegen Geldmangel bald zum Stillstande.

Die Bevölkerung der Stadt wird 1890 mit 80.000 Personen angegeben, wovon circa 25.000 Weisse, der Rest Mulatten, Mestizen und Neger sind. Unter den Ausländern, die sich hier niederlassen, ist das deutsche Element stark vertreten und in stetem Zunehmen begriffen, so dass selbes sogar die englischen Handlungshäuser schon fast ganz verdrängt hat.

Der Provinz-Gouverneur, die Provinzialvertretung und der Erzbischof haben ihren Sitz in Bahia; auch befinden sich hier das Militär- und das Seearsenals-Commando, eine Handelskammer und die Börse.

Der Verkehr zwischen der Stadt und den Vorstädten wird durch Pferdebahnen besorgt, welche vom Centrum der ersteren nach Bomfiu und Itapagipe sowie über Victoria nach Rio Vermelho führen. Letztere Ortschaft, ein beliebter Ausflugsort, steht mit Bahia überdies durch eine Dampftramway in Verbindung.

Docks sind in Bahia nicht vorhanden und dürften trotz des

Drängens der Kaufmannschaft nicht sobald gebaut werden. Bei Bomfiu liegt eine grössere Schiffswerfte, die sich auch mit Eisenschiffbau abgibt. Nördlich des Seearsenales, das, wenngleich in seinen Dimensionen beschränkt, dennoch durch seine Ordnung und Reinlichkeit einen günstigen Eindruck hervorruft, befindet sich ein langer, aus Stein gebauter Quai, der stellenweise mit Anlegeplätzen für Boote versehen ist.

Die zehn Forts, die zwischen dem Leuchtthurm von Santo Antonio im Süden und der Spitze Mount Serrat im Norden gelegen sind,

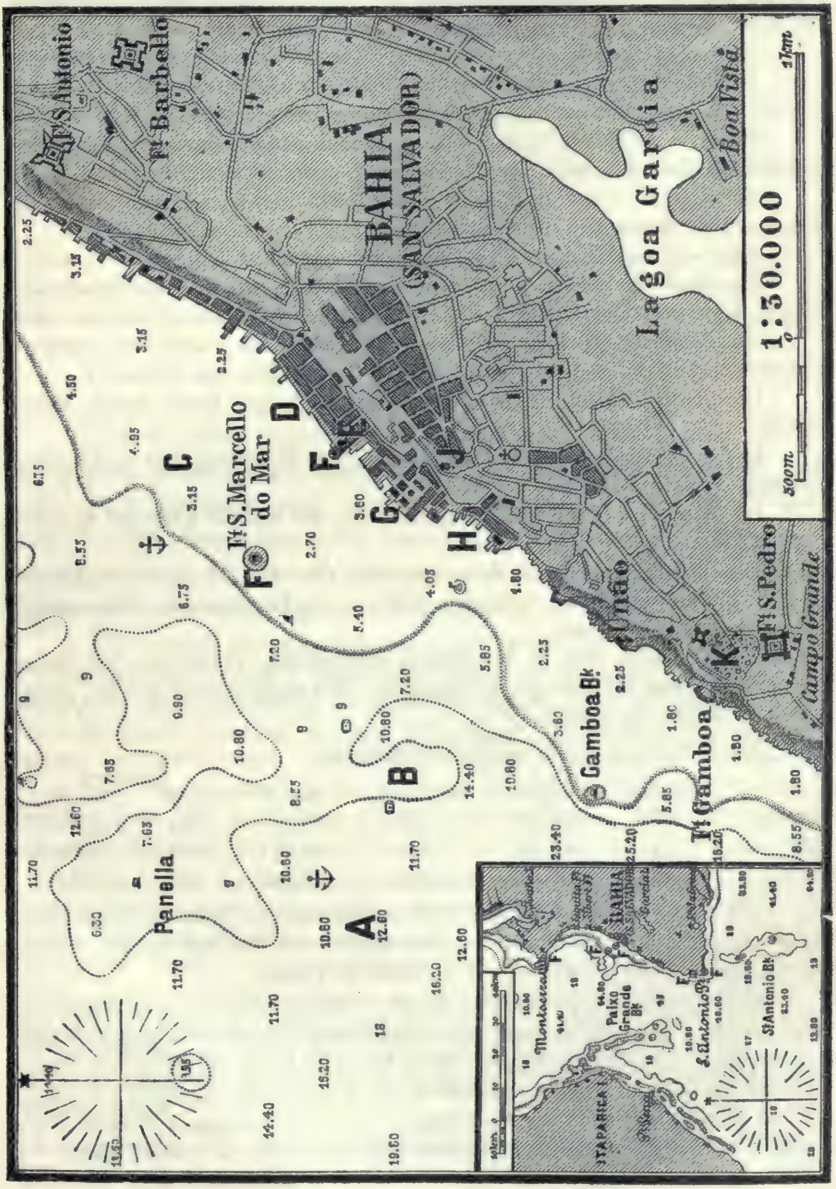
Bahia.

stammen aus längstvergangener Zeit und sind nicht armirt. Das vor der Stadt auf einem Inselchen liegende, von den Holländern erbaute Fort do Mar oder Santo Marcello besitzt eine halbrunde Form und ist zur Erwiderung der Geschützsalute fremder Kriegsschiffe mit zwanzig alten Vorderladegeschützen bestückt.

Bahia besitzt eine Reihe von industriellen Unternehmungen, wie Baumwolle und Jutefabriken, Fabriken für Schuhe, Stiefel, Handschuhe, Hüte, Cigarren, Kautabak und den weltberühmten lichtbraunen Schnupftabak, Seife und Kerzen. Die hiesigen Centralzuckerfabriken sind die leistungsfähigsten von Brasilien.

Bahia ist der zweite Handelsplatz von ganz Brasilien. Seine Ausfuhr zeigt eine Mannigfaltigkeit der Waaren, welche in diesem Lande einzig dasteht. Denn in der Bai von Bahia haben vier Eisenbahnen mit zusammen 900 *km* Länge ihre Kopfstation und bringen die Producte verschiedener Bodenarten und klimatischer Gebiete an die Küste. Das Tafelland des Innern, welches bis 1000 *m* ansteigt, ist geeignet für die Colonisation durch Europäer, von denen in den nächsten Jahren

Bahia (Sonden in Metern).



A Ankerplatz für Kriegsschiffe, **B** Ankerplatz für brasilianische Kriegsschiffe, **C** Handelshafen, **D** Landungsplatz, **E** Zollamt, **F** Leuchtfeuer, **G** Arsenal, **H** Fischplatz, **J** Theater, **K** öffentlicher Garten.

Agenten 20.000 Familien zuführen wollen. Bahia ist auch der einzige Hafen Brasiliens, von welchem Producte des Mineralreiches zur Ausfuhr kommen.

An der Küste gedeihen Zucker, Tabak, Mais, Reis und Mandioca.

Von diesen bildet Tabak den ersten Artikel der Ausfuhr von Bahia, 1889 mit 131.100 *q* (Werth 5·9 Millionen Gulden), 1888 mit 192.000 *q*.

Der ausgeführte Zucker stammt zum grössten Theile nicht aus dieser Gegend, sondern von Sergipe. Die Ausfuhr geht hier wie in Pernambuco zurück und betrug 1889 172.700 *q*, 1888 487.680 *q*, 1887 548.640 *q*.

Aus dem Hügellande kommen Cacao, Kaffee, Baumwolle und Weizen.

Die Ausfuhr von Cacao erreichte 1889 3,809.000 *kg*, die von Kaffee, der von ausgezeichneter Qualität ist, 1889 103.256 *q*, 1888 68.860 *q*.

Producte des fernen Innern sind Kautschuk und Rosenholz. Das früher so beliebte Jacarandaholz ist aus der Mode.

Unausgesetzt steigt die Ausfuhr von Piassava (1889 91.440 *q*) nach England und über dieses nach Deutschland.

Tapioca wurde dagegen 1889 gar nicht erzeugt.

Aus dem Thierreiche ist wichtig die Ausfuhr von Ziegen-, Schaf- und anderen Häuten (1889 12.850 *q*), die von amerikanischen Häusern betrieben wird.

Das Mineralreich stellt zur Ausfuhr Diamanten und Carbonados (schwarze Diamanten), 1889 im Werthe von 800.000 fl., 1888 in dem von 750.000 fl.

Die „Turfa"-Minen, welche 100 *km* im Süden von Bahia liegen, liefern Petroleum.

In der auswärtigen Einfuhr von Bahia sind Industrieartikel wichtiger als Nahrungs- und Genussmittel.

Die Ausfuhr erreichte 1889 2,313.954 £, die Einfuhr 2,203.520 £, wobei 1 Milreïs zu $27^1/_8$ d gerechnet wurde.

Von der Einfuhr liefert Grossbritannien zwei Fünftel, von der Ausfuhr geht ein Fünftel direct nach deutschen Häfen, viele brasilianische Güter werden auch über England bezogen.

Ausser diesen sind in der Einfuhr Deutschland, Frankreich, die Union, Portugal, Uruguay und Oesterreich-Ungarn, in der Ausfuhr Grossbritannien, Frankreich und Belgien zu nennen.

Der Schiffsverkehr von Bahia umfasste:

					Zusammen	
	Dampfer	Reg.-T.	Segelschiffe	Reg.-T.	Schiffe	Reg.-T.
1889	534	941.796	190	62.121	724	1,003.917
1888	525	904.761	227	79.927	752	984.688
1887	473	815.008	210	74.016	683	889.024

Von dem Verkehre des Jahres 1889 entfielen auf die britische Flagge 28%, an sie reihten sich die deutsche, die brasilianische, die französische, die amerikanische, österreichisch-ungarische und norwegische Flagge.

Die regelmässigen Linien fremder Dampfschiffahrtsgesellschaften, die Bahia anlaufen, sind: die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Compagnie des Chargeurs Réunis und die Liverpool-Brazil and River Plate Steam Company mit je drei Dampfern monatlich, die Pacific Steam Navigation Company und die Royal Mail Steam Packet Company mit je zwei Dampfern monatlich, die Messageries maritimes und der Norddeutsche Lloyd mit je einem Dampfer im Monate und der österreichisch-ungarische Lloyd sechsmal im Jahre. Von New-

port News (Va) kommt die United States and Brazil Mail Steamship Cy. Ausser diesen und den übrigen unregelmässig eintreffenden fremden Dampfern wird Bahia auch noch von den Küstendampfern nationaler Flagge angelaufen.

In dieser Stadt hat auch eine Flussschiffahrtsgesellschaft ihren Sitz, welche die Dampfschiffahrt auf dem Jequitinhonha bis Cachoeirinha, auf dem Paraguassú bis zu dem durch seine zahlreichen Cigarrenfabriken bekannten Cachoeira und auf dem São Francisco bis zu den 80 *m* hohen Sattos de Paulo Affonso betreibt.

In Bahia selbst ist Kopfstation der Bahia São Francisco-Eisenbahn, welche schon 1892 den oberen schiffbaren São Francisco erreichen soll.

An der Bai von Bahia enden überdies drei Eisenbahnen. Grössere Bedeutung hat nur die Brasilianische Central-Bahia-Eisenbahn, welche von dem eben genannten Cachoeira ausgeht.

Die wichtigsten Banken sind die Banco da Bahia, die Banco Uniao da Bahia und eine Succursale der English Bank of Rio de Janeiro.

In Bahia unterhalten Consulate: Argentinien, Belgien, Bolivia, Chile, Columbia, Dänemark, Deutsches Reich, Grossbritannien, Oesterreich-Ungarn, Peru, Portugal, Schweiz, Uruguay, Venezuela, Vereinigte Staaten von Amerika.

Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, officiell La Cidade de São Sebastiao do Rio de Janeiro genannt und durch den Titel „muito leal e heroica“ (sehr loyal und heldenmüthig) geehrt, ist der bedeutendste Seehafen und die Hauptstadt Brasiliens liegt an der westlichen Seite der gleichnamigen Bucht und ihr Anblick „voll huldvoller Anmuth und hoher Majestät“ zählt unstreitig zu den schönsten der Erde.

Dias de Solis war der Erste, der diese Bucht 1515 anlief; ihm folgten 1519 Magelhaens und am 1. Jänner 1531 Alfons de Souza. Die enge Einfahrt der Bucht, ihre weite Erstreckung ins Innere des Landes sowie die zahlreichen in ihr liegenden Inseln, erweckten in Souza den Glauben, die Mündung eines mächtigen Flusses entdeckt zu haben, dem er den Namen Rio de Janeiro — Januariusfluss — beilegte. Die Ureinwohner nannten die Bucht Nictheroy (verborgene Wässer), welcher Name sich für die der Stadt Rio de Janeiro in der Bucht gegenüber liegender Hauptstadt der Provinz Rio de Janeiro erhalten hat.

Ungeachtet der hervorragenden landschaftlichen Reize der Bai und der grossen Fruchtbarkeit des angrenzenden Landes blieb dieselbe lange Jahre unbeachtet, bis 1555 der Franzose Durand de Villegagnon, vom Admiral Coligny unterstützt, daselbst eine hugenottische Niederlassung gründete. Als sich Villegagnon wieder nach Europa begab, um neue Ansiedler zu werben, zerstörten 1560 die portugiesischen Brasilianer unter Mem de Sá das Fort Coligny und vertrieben in den nächsten Jahren die Franzosen gänzlich. Dies und die 1566 erfolgte Gründung der Stadt Rio de Janeiro durch Estaçio de Sá stellte die portugiesische Herrschaft her.

Im Jahre 1710 versuchte ein französisches Geschwader unter Duclerc die Stadt einzunehmen, wurde aber vollständig vernichtet, weshalb im folgenden Jahre

eine grössere französische Flotte unter Duguay-Trouin Rio de Janeiro einnahm, nach Erhalt eines Lösegeldes von 600.000 Cruzados jedoch wieder absegelte.

König José I. erhob Rio de Janeiro zur Hauptstadt des Vicekönigthums, doch nahm dieselbe erst dann einen rascheren Aufschwung, als sie von dem durch Napoleon I. vertriebenen König João VI. zur Residenz gewählt wurde. König João's Sohn wurde am 7. September 1822 zu Rio de Janeiro als Pedro I. zum Kaiser von Brasilien ausgerufen.

Die wiederholten Gährungen im Reiche zeigten sich zu Rio in den Aufständen von 1821, 1823 und 1831, doch schritt die Entwicklung der Stadt hievon unbeeinflusst fort.

Der Sturz des Kaiserreiches am 15. November 1889 durch Marschall Fonseca machte aus der kaiserlichen Residenzstadt die Hauptstadt der Vereinigten Staaten von Brasilien.

Schiffe, die Rio de Janeiro anlaufen, sichten zuerst das auf 30 Seemeilen von der Bucht gelegene Cap Frio, ein mächtiges Vorgebirge mit charakteristischer Felsformation, bald darauf aber auch schon die Höhenzüge, welche die Bucht umsäumen und stellenweise bis dicht an das Ufer herantreten. Im Westen erhebt sich der bewaldete, steil abfallende und mit einem Lusthause gekrönte Gipfel des Corcovado, hinter diesem die markante Gestalt des Gabia und mehr landeinwärts die Spitze des Tijuca. Weiter entfernt liegen die Serras dos Orgãos, de Estrella, de Tingua und de Viuva. Am meisten ins Auge fallend ist jedoch der 387 *m* hohe Pão de Açucar, der Zuckerhut, der mit seinem steilen Abfalle die kleine, flache, mit dem Fort João besetzte Landzunge begrenzt, welche die westliche Seite der Einfahrt bildet. Oestlich der Einfahrt liegen das Fort Santa Cruz und der 228 *m* hohe Pico. Vor und in der Einfahrt findet man häufig hohe See und eine zumeist seewärts tragende Strömung. Innerhalb der Bucht, doch noch der Einfahrt nahe, liegt eine kleine Felseninsel mit dem Fort Lage, der Sanitätsstation.

Die Bucht von Rio de Janeiro, deren Mittelrichtung von Südsüdwest nach Nordnordost liegt, hat eine keilförmige Gestalt; während die Einfahrt kaum eine Seemeile breit ist, beträgt die Ausdehnung der Bucht an deren Begrenzung 13 Seemeilen. Unter den 47 in der Bucht liegenden Inseln ist die im nordwestlichen Winkel befindliche Ilha do Governador die grösste, für die Schiffahrt sind jedoch die Inseln Lage und Villegagnon sowie die Ilha dos Cobras die wichtigsten. Innerhalb der Verbindungslinie Villegagnon—Cobras können tiefer gehende Schiffe nicht mehr liegen. Die Ufer der Bucht sind durch Einschnitte und vortretende Landzungen stark gegliedert. An der Westseite liegt Rio mit seinen Vorstädten Botafogo, Catete, da

Gloria und São Cristovao, an der Ostseite Nictheroy und im Hintergrunde der Bucht die Stadt Mauá.

Der Anblick von Rio de Janeiro geniesst mit Recht einen Weltruf; nur jener von Neapel und des Goldenen Hornes kommen ihm gleich. Die Stadt breitet sich am Ufer aus, ihre von der herrlichsten und üppigsten Tropenvegetation umgebenen Villen an den umliegenden Hügeln, auf deren Höhen sich zumeist Kirchen oder Klöster befinden, emporschiebend; die gartenreichen Vorstädte erstrecken sich tief in den Hintergrund der Botafogo-Bai. Hinter der Stadt erhebt sich der Moro do Castello mit der ältesten Kirche der Stadt, an seinem Fusse liegt die grosse Santa Casa di Misericordia, nach Osten zu bildet er die scharfe Punta do Calabouço, auf welcher ein Theil des Seearsenals liegt. Hier beginnt die eigentliche Stadt, die seit dem Jahre 1834 als Reichshauptstadt ausserhalb des Provinzialverbandes steht und als Municipio Neutro bezeichnet wird.

Die Stadt ist Sitz der Centralregierung, der Versammlungsort der Kammern und die Residenz der in Brasilien accreditirten Gesandschaften.

Die Bevölkerungszahl Rios betrug 1890 500.000 Personen und ist in stetem Zunehmen begriffen. Unter den Ausländern sind nach den Portugiesen, welche in ihre Heimat zurückkehren, wenn sie sich einiges Geld erspart haben, die Franzosen, denen die reichsten Verkaufsläden gehören, am zahlreichsten vertreten; dann kommen die Deutschen, die zumeist Kaufleute, Gastwirthe und Handwerker sind und eigene Schulen, seit 1845 auch eine protestantische Kirche und den „Germania"-Club haben; sodann folgen die Engländer, die im Grosshandel die erste Stellung einnehmen.

Rio de Janeiro besteht aus einer Altstadt, einer 1808 entstandenen Neustadt und den bereits genannten Vorstädten. Die Altstadt zieht sich in unregelmässiger Anlage längs des Meeresufers hin und wird von der mehr landeinwärts liegenden Cidade nova durch einen grossen, Campo Santa Anna oder auch zur Erinnerung an die Unabhängigkeitserklärung Brasiliens Praça de Acclamação genannten Platz getrennt, welcher mit schönen Parkanlagen bepflanzt ist und von einem kleinen Flüsschen durchschnitten wird. An diesem Platze liegt das reichhaltige und sehenswerthe Nationalmuseum, der grosse Municipalpalast, die Volksschule der Pfarre Santa Anna, das Central-Telegraphenbureau, das Kriegsministerium, eine Kaserne, die Münze und der elektrisch beleuchtete Bahnhof der Dom Pedro II.-Eisenbahn.

Im Innern der Altstadt sind die Häuser klein und niedrig, aus

Stein gebaut und ohne architektonischen Schmuck, die öffentlichen Gebäude nur selten bemerkenswerth. Die Strassen sind eng und nicht rein, doch durchkreuzen sie sich zumeist unter rechten Winkeln. Das regste Geschäftsleben findet sich in den Parallelstrassen, die das Meeresufer mit dem Constitutionsplatze — Praça do Constituçáo — verbinden. Dieser Platz ist ebenfalls mit Parkanlagen versehen und mit einem durch Volkssubscription errichteten Reiterstandbild Dom Pedro's I. geschmückt, das den Kaiser die Constitution überbringend darstellt. Der Sockel ist mit allegorischen Figuren verziert, welche die Ströme und Völker des Reiches versinnlichen. An diesem Platze liegt auch das Ministerium des Innern und das zweite Theater der Stadt, das 1813 eröffnete Teatro São Pedro d'Alcantara.

Die bedeutendste Strasse der Altstadt ist die Rua Direita, gegenwärtig officiell Rua Primeiro Março benannt. Sie ist breiter als die übrigen Strassen, mit kleinen Steinquadern gepflastert und führt vom Kloster São Benito, das eine reiche und schöne Kapelle besitzt, südlich bis zum Largo do Paço, an welchem das ehemalige kaiserliche Palais, das Handelsministerium, das Abgeordnetenhaus und die Markthalle liegen. Das Palais ist ein grosser Steinbau, in altportugiesischem Style ausgeführt. Zuerst Residenz der Vicekönige und für einige Zeit auch João's VI., diente es in den letzten Jahrzehnten nur für Galaempfänge des Hofes und enthielt auch schon zu dieser Zeit verschiedene öffentliche Aemter. Die Rua Primeiro de Março ist sehr belebt und der Sitz der Kaufleute; in ihr befindet sich die Börse, das Zollhaus, die Kathedrale und das Postgebäude. Die Börse, ehemals ein Theil des Zollamtes, wurde 1834 von der Regierung ihrer jetzigen Bestimmung abgetreten, seither jedoch durch einen hübschen Neubau ersetzt; die Kathedrale Nossa Senhora do Carmo ist sowohl durch ihr Aeusseres als auch durch die innere Ornamentik eine der schönsten Kirchen der Stadt; das Postgebäude ist sehr einfach, jedoch geräumig. Am Ende der Rua Primeiro de Março befindet sich das Seearsenal mit dem Amtssitze des Marineministers.

Die in die Rua Primeiro de Março einmündende Rua do Ouvidor, der Broadway Rios, ist die eleganteste Strasse der Stadt und reich an luxuriös ausgestatteten Läden, doch macht deren Enge auf den Fremden einen auffälligen Eindruck. In ihr befinden sich die Redactionen der ersten Tagesblätter der Hauptstadt und die 40.000 Bände enthaltende Bibliothek Fluminense. Die Rua do Ouvidor führt zu dem Platze Largo de São Francisco de Paulo, in dessen Mitte José Bonifacio de Andrade ein mit den allegorischen Figuren der Gerechtig-

keit, Geschichte, Poesie und Wissenschaft geschmücktes Monument errichtet wurde.

Die Rua do Ourives ist der Sitz der Goldarbeiter und der Uhrmacher. Die São José-Strasse, welche vom Quai Pharoux zum Carioca Platz führt, enthält die geräumige, im Styl Ludwig XVI. erbaute São José-Kirche an der Ecke der Rua da Misericordia und die Kirche Nossa Senhora do Parto an der Ecke der Rua do Ourives, die weder das Aeussere eines Gotteshauses, noch ein bemerkenswerthes Inneres besitzt. Die Kirchen Rio de Janeiros sind zumeist mit goldenen und silbernen Ornamenten überladen, doch sind bei manchen derselben die Dachsparren zu sehen. Die hervorragendsten Gotteshäuser sind die Candelariakirche, deren Bau 1775 begonnen wurde, und die bereits erwähnte Kapelle des reichen Klosters São Benito.

Die Strassen der Cidade nova sind breiter, doch weniger belebt als jene der Altstadt; die Vorstädte zeichnen sich durch hübsche Villen und prächtige Gärten aus. In der Vorstadt Matoporcos, südöstlich vom Morro do Sao Rodrigues, befindet sich ein grosses Strafhaus. An diese Vorstadt grenzt Engeho velho, an letzteres São Christovao mit dem überaus herrlich gelegenen, ehedem kaiserlichen Lustschlosse Boa Vista.

Südöstlich von der Altstadt liegt zunächst die Vorstadt Ajudá, dann da Gloria mit dem Volksgarten, der Nationalbibliothek und einem reich ausgestatteten Club, dem Casino Fluminense. Der Volksgarten — Jardim publico — ist ein beliebter Versammlungsort Rio de Janeiros und bildet mit seinen Gruppen von Bäumen mit überhängenden Aesten, bunten Schmarotzerpflanzen, schattigen Spaziergängen und kühlen Springbrunnen einen der schönsten Punkte der Stadt und dabei von seiner an der Seeseite gelegenen Terrasse einen prächtigen Ausblick über den Gloriahügel und den Zuckerhut. Die Nationalbibliothek ist mit den Statuen der beiden Kaiser und der Büste Dom João's VI. geschmückt und enthält 200.000 Bände.

Unter der Serra do Carioca liegt Cateba mit vielen Villen und dem Spitale des portugiesischen Wohlthätigkeitsvereines, südlich hievon der prachtvolle Hügel Morro da Gloria, mit Palmen und Bananen reich bedeckt, mit einem kleinen Kirchlein. Im Hintergrunde der Botafogobai, bis an den Berg Alto do Corcovado hin, auf welchen eine Zahnradbahn führt, liegt die Vorstadt Botafogo mit der grossen 1852 errichteten Irrenanstalt Dom Pedro's II. und der Militärschule, die sich in einer befestigten Kaserne, dem Quartél de Praia Vermelha befindet. Südwestlich hievon liegt der botanische Garten mit seiner berühmten

Allee von Königspalmen. In diesem Garten hat das Ackerbauinstitut eine vortreffliche theoretische und praktische Ackerbauschule — das Asylo agricola — gegründet.

Zur Verbindung der Stadttheile und Vororte untereinander dient ein gut angelegtes Netz von Strasseneisenbahnen, deren Wagen von Maulthieren gezogen werden und ausser für den Personenverkehr auch zur Beförderung von Lasten verwendet werden.

Rio de Janeiro ist glänzend mit Gas beleuchtet, Polizei und Feuerwehr sind vortrefflich organisirt. Die Stadt ist auch gut canalisirt und durch drei Wasserleitungen vom Corcovado und von der Serra da Tijuca reichlich mit Wasser versorgt. Die bedeutendste derselben ist die Wasserleitung von Carioca, die schon 1750 vollendet wurde und unter Anderem auf dem Carioca-Platze eine zwar monumental nicht hervorragende, doch sehr reichliche Fontaine speist.

Uferbauten für das Anlegen der Schiffe sind nur in sehr geringer Anzahl vorhanden, das Vertäuen der Schiffe an Quais zum Aus- und Einschiffen der Ladung ist nicht möglich, doch sind für letzteren Zweck zahlreiche Lichterboote und Schlepper vorhanden. Der einzige bedeutendere Quai befindet sich vor dem ehemaligen kaiserlichen Palais. Hier sind ausser einem Bootshafen mehrere gute Anlegeplätze für Boote, das alte Zollhaus und der in tieferes Wasser reichende Molo der Ferryboats-Gesellschaft.

Rio de Janeiro ist befestigt und der Central-Kriegshafen der brasilianischen Flotte. Die Befestigungen sind alt, aus Stein gemauert; sie stammen noch aus der Zeit der portugiesischen Herrschaft und sind, wenn auch mit modernen Geschützen versehen, so doch kaum dem Stande der modernen Artillerie gewachsen. Die Vertheidigungslinie an der Hafeneinfahrt bilden die Forts Santa Cruz, San Juan und Lage, sowie eine Batterie auf der Insel Contunduba; im Inneren der Bucht liegen die Forts Villegagnon, Gravata und Boa Viagen, sowie einige Befestigungen auf der Ilha dos Cobras.

Als die Residenz des Vicekönigs von Bahia nach Rio de Janeiro verlegt wurde, ward letztere Stadt auch der Mittelpunkt des geistigen Lebens in Brasilien. Von den zahlreichen wissenschaftlichen Anstalten und Schulen der Stadt seien insbesondere hervorgehoben: Das Collegio de Dom Pedro II., eine medicinische Facultät, die polytechnische Schule, die Handelslehranstalt, eine Gewerbeschule, die Kriegsschule und die Marineschule, das Conservatorium der Musik, das astronomische und meteorologische Observatorium (22° 54′ 24″ südl. Breite, 43° 10′ 21″ westl. Länge), das Nationalmuseum und die Natio-

Rio de Janeiro.

nalbibliothek neben mehreren anderen Museen und Bibliotheken, das historisch-geographisch-etnographische Institut und schliesslich die Akademie der schönen Künste mit Gemälde- und Sculpturensammlungen.

Unter den zahlreichen Wohlthätigkeitsanstalten ist das in der Nähe der Calabouçospitze liegende Krankenhaus Santa Casa di Misericordia die bedeutendste. In grossartiger Weise angelegt, den Ansprüchen der modernen Hygiene vollkommen entsprechend, vermag dasselbe 1200 Kranke aufzunehmen und verfügt über ein Vermögen von 17 Millionen Milreïs. Das Hospizio dos Lazaros für Aussätzige, das Hospizio de N. S. da Sanda, das Hospital de Beneficienza Portugueze, das Spital do Carmo und das Hospizio São Antonio, zwei Militärlazarethe, das Waisenhaus, das Findelhaus, das Blinden- und Taubstummeninstitut, die Erziehungsanstalt Santa Theresa und die schon erwähnte grosse Irrenanstalt verdienen ebenfalls genannt zu werden.

Rio de Janeiro ist vorwiegend eine grosse Handelsmetropole, besitzt jedoch auch bedeutende gewerbliche Anstalten, wie Tabak- und Cigarrenfabriken, Brauereien und Destillationen, Getreidemühlen und eine grosse Brotfabrik, Sägemühlen, Oelpressen, Diamantschleifereien, Maschinenbau-, Baumwoll-, Schafwoll-, Segeltuch- und Jutefabriken, Gerbereien und Schuhfabriken, Hutfabriken, Eisfabriken, Kerzen- und Seifenfabriken, Möbelfabriken.

Die zahlreichen kleineren Geschäfte für Gold- und Silberwaaren sind in den Händen von Spaniern und Portugiesen.

Das Seearsenal ist für den Bau kleiner Schiffe und für Reparatursarbeiten eingerichtet und liegt theils auf der Ilha dos Cobras, theils auf dem Festlande. Auf letzterem befinden sich die Stapel und die meisten Werkstätten. Die Stapel sind höchst einfach gedeckt, nur einer derselben erreicht grössere Dimensionen. Der Arsenalstheil auf der Ilha dos Cobras enthält zwei Trockendocks, die aus dem Gestein ausgehauen wurden, eine Tischlerei, ein grosses Magazin, ein Spital und eine Kaserne. Das Seearsenal beschäftigt 1500 Arbeiter.

Ausser den Docks des Seearsenals besitzt Rio de Janeiro auch noch mehrere Privatdocks, in denen Schiffe bis zu 2000 *t* Aufnahme finden können. Die Ausbesserung aller Gattungen Havarien ist leicht durchführbar, Lebensmittel, Kohle und Wasser nach Bedarf erhältlich.

Der Umfang der Handelsthätigkeit von Rio de Janeiro ist ein bedeutender, denn mehr als die Hälfte des auswärtigen Handels von Brasilien nimmt seinen Weg über diesen Hafen. Rio ist einer der bedeutendsten Handelsplätze der neuen Welt überhaupt.

Als reiche Hauptstadt und Hafen des wohlhabendsten Theiles von Brasilien bildet es den Mittelpunkt der Einfuhr des Landes, deren Antheil an dem Werthe des Handels von Rio de Janeiro schon mehr als die Hälfte ausmacht.

Langsam sinkt dafür der Werth der Ausfuhr, welche zu mehr als neun Zehnteln aus Kaffee, dem heutigen Stapelartikel des Landes besteht, worin Brasilien den Weltmarkt beherrscht, da es drei Fünftel dieses Genussmittels liefert.

Ueber Rio de Janeiro, dessen Handelsgebiet durch das Vordringen der Eisenbahnen in das Innere schon gewaltige Länderstrecken umfasst, welche der Einwanderung aus Europa sehr günstig sind, geht der Hauptttheil des Handels der Staaten Rio de Janeiro, Minas Geraes und Espirito Santo. Das Gebiet der Einfuhr ist noch grösser, da in werthvolleren Waaren auch São Paulo von unserem Hafen abhängig ist.

Die Einfuhr beherrschen portugiesische Firmen.

Rio de Janeiro ist ferner der erste Börse- und Bankplatz Brasiliens, und seine verhältnissmässige Wichtigkeit muss bei der entschieden centralisirenden Tendenz der heutigen Staatsbanken sich noch weiter steigern.

Von Kaffee wurden 1889 1,729.400 *q*, 1888 1,998.100 *q*, 1887 1,344.530 *q* ausgeführt, davon geht der grösste Theil (1889 1,074.300 *q*) in die Union, und zwar nach New-York, das übrige nach dem Canal und Nordeuropa (328.400 *q*), und zwar nach Hamburg, Hâvre, London, Antwerpen und Southampton, nach den Mittelmeerhäfen Triest, Marseille und Genua (150.500 *q*), nach Capland, Argentinien, Chile und Uruguay.

Gegenüber den 97 Millionen Goldgulden für ausgeführten Kaffee verschwindet der Rest von ungefähr 7 Millionen Goldgulden, der auf den Exportwerth der anderen Artikel fällt.

Der Anbau des Zuckerrohres lohnt sich in dem Handelsgebiete von Rio de Janeiro nicht, weil er ganz primitiv betrieben wird.

Nach Nordamerika und England ging 1889 Zucker nur im Werthe von 396.000 Goldgulden.

Die Hauptmenge des erzeugten Zuckers wird verbraucht zur Herstellung des beliebten Zuckerbranntweins (caxaça). Zur Deckung des localen Bedarfes wird Zucker aus Pernambuco und Bahia, neuerdings auch aus dem Süden zugeführt.

Eingemachte Früchte, Mandioca- und Tapiocamehl, Tabak in Rollen und Blättern und präparirter Tabak gehen nach Argentinien und Uruguay, Schnupftabak nach Grossbritannien, Jacarandaholz nach Frankreich, Gummi elasticum vom Mangabaum nach Frankreich und Grossbritannien.

Von Producten des Thierreiches werden Häute (1889 38.998 *q*) und Kuhhörner nach Frankreich und dem Canal versendet.

Grösseren Werth hat auch die Ausfuhr von rohen Diamanten (1889 2324 *q*) von Krystallen nach Grossbritannien und Frankreich, von gemünztem Gold nach Uruguay und Argentinien und von Barrengold nach Grossbritannien.

Den wichtigsten Theil der Einfuhr bilden Manufacturwaaren. Von den Baumwollwaaren (1888 55.017 Ballen) liefert England vorzugsweise billige Waare (Werth 1889 21·5 Millionen Goldgulden), bessere kommt aus Deutschland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Belgien und der Union. In Baumwollzwirn, in Spulen- und Häckelgarn beherrscht Paisley in Schottland den hiesigen Markt.

In Schafwollwaaren (1888 6778 Ballen) steigt auch hier der Verbrauch von Kammgarnstoffen, derjenige von Tuchen vermindert sich zusehends. Die Hauptlieferanten sind England (Werth 1889 4 Millionen Goldgulden), Deutschland, Frankreich, Belgien, Oesterreich-Ungarn.

Seidenwaaren kommen aus Frankreich (1889 für 1·5 Millionen Gulden), England und Deutschland.

Leinenstoffe werden hier zu Kleidern, aber nicht zu Wäsche verarbeitet.

Dafür sind Spitzen jeder Art und Provenienz ein grosser Artikel des hiesigen Marktes.

Wegen des hohen Zolles können nur mehr bessere Wirkwaaren aus Deutschland, Frankreich und Spanien eingeführt werden.

Wäsche und Hüte liefern Oesterreich und Deutschland, Damenkleider Frankreich.

Der Absatz von Miedern ist seit Aufhebung der Sclaverei riesig gestiegen, denn jede Negerin will durch das Tragen eines Mieders sich als freies Wesen documentiren.

Weil Damenhandschuhe ein sehr grosser Verbrauchsartikel des hiesigen Platzes sind, wird viel französisches Handschuhleder eingeführt, Damenschuhe kommen aus Oesterreich-Ungarn und Paris, Herrenschuhe aus England, Frankreich und Deutschland.

Papier, heute noch ein lohnender Zweig der Einfuhr, kommt meist aus Hamburg.

Mit Möbeln aus gebogenem Holze versorgt Oesterreich-Ungarn den Markt.

Den so bedeutenden Bedarf an Maschinen decken England, Deutschland und die Union.

Messerschmiedwaaren kommen aus Deutschland, Bijouterien aus Frankreich, der Union und Nordböhmen.

Umfangreich ist die Einfuhr von Thon-, Porzellan- und Glaswaaren aus Deutschland, England, Frankreich, Belgien und Oesterreich-Ungarn.

Zündhölzchen liefert Schweden.

In der Gruppe der Nahrungs- und Genussmittel ist wichtig Mehl, welches aus der Union und Oesterreich-Ungarn eingeführt wird.

Weizen beziehen die zwei hiesigen Dampfmühlen aus Oesterreich-Ungarn, Russland (Odessa), der Union und von La Plata.

In Teigwaaren (1889 60.502 Kisten) ist das italienische Fabricat massgebend, soweit nicht die einheimische Industrie schon den Bedarf deckt.

Mais (1889 900 000 Säcke) wird zum grössten Theile von La Plata zugeführt.

Die Einfuhr von Bier (44.040 Kisten und 553 Fässer) besorgt meist Deutschland, Wein kommt überwiegend aus Portugal, dann aus Bordeaux, Genua Marseille, Triest und Fiume. Der Absatz ungarischer Rothweine vergrössert sich, aber auch die Anpflanzung des californischen Weinstockes im Lande selbst.

Naturbutter sendet Frankreich, getrocknete Fische Neufundland, getrocknetes Fleisch kommt aus Argentinien und Uruguay, Fettwaaren aus denselben Ländern und der Union.

Wichtig ist die Einfuhr von Holz aus der Union und Canada, von Petroleum (407.644 Kisten) aus der Union, und von Steinkohlen (4,049.750 *q*) aus England.

Rio de Janeiro.

A Zufahrt von See, **B** Ankerplatz für Kriegsschiffe, **C** Ankerplatz für Handelsschiffe, **D** Zollamt. **E** Klöster, **F** Leuchtfeuer.

Rio de Janeiro wird auch aus den anderen Staaten Brasiliens auf dem Seewege mit manchem versorgt. Hieher gehören „Carne secca“ (getrocknetes Fleisch), Fettwaaren, Mandiocamehl und Tabak aus Rio Grande do Sul, schwarze Bohnen von Porto Alegre und Santa Catharina, Baumwolle und Zucker aus Nordbrasilien.

Handel von Rio de Janeiro in Goldgulden:

	Ausfuhr	Einfuhr	Zollertrag
1889	116,493.454	—	—
1888	107,772.203	150,155.910	62,190.090
1886/87 (18 Monate)	169,574.900	178,919.220	55,900.000
1885/86	104,027.890	116,661.910	48,450.000

1890 erreichte der Zollertrag sogar 73,031.260 Goldgulden.

Der Schiffsverkehr von Rio de Janeiro umfasst:

					Zusammen	
1889	Dampfer	Tons	Segler	Tons	Schiffe	Tons
Lange Fahrt	1391	2,479.336	1165	867.639	2556	3,346.972
Küstenfahrt	1321	996.368	913	156.571	2234	1,152.939
Zusammen	2712	3,475.704	2078	1,024.207	4790	4,499.911

Im Jahre 1888 erreichte der Gesammtverkehr 4793 Schiffe mit 4,121.020 Tons, 1887 4640 Schiffe mit 3,436.317 Tons.

Die brasilianische Flagge ist (1889) an dem Schiffsverkehre von Rio de Janeiro mit kaum 9% betheiligt und besorgt etwa zwei Drittel des Küstenverkehres. Weitaus den ersten Rang nimmt hier die englische Flagge ein, und zwar nicht nur mit Dampfern, sondern auch mit einer starken Tonnenzahl der Segelschiffe. Der Antheil der französischen Flagge ist noch etwas grösser als der der deutschen, doch zeigt letztere seit Jahren eine kräftig steigende Tendenz. Weit kleiner ist die Betheiligung der nordamerikanischen, italienischen, österreichisch-ungarischen und der norwegischen Flagge.

Den regelmässigen Seepostverkehr vermitteln dermalen monatlich 15 Dampfer mit Europa und zwei Dampfer mit Nordamerika, die Verbindung der Küstenstädte untereinander, an der sich auch drei nationale Schiffahrtsgesellschaften betheiligen, ist bei weitem häufiger. An der Verbindung mit Europa participiren mit regelmässigen Fahrten: die Royal Mail Steam Packet Company (Fahrzeit von Southampton 21 Tage, von Lissabon 17 Tage) mit drei Dampfern monatlich, die Messageries maritimes (Bordeaux), die Chargeurs Réunis (Hâvre), die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Navigazione Generale Italiana (Genua) und die Pacific Steamship Company, die United States and Brazil Steamship Company (Newport News) mit zwei Dampfern monatlich, die deutsche Gesellschaft Kosmos mit Dampfern in Intervallen von drei Wochen, der Norddeutsche Lloyd, die Hansa, die italienische Gesellschaft La Veloce, die Mala Real Portugueza (Lissabon), Slanan's Brazil Line (Baltimore) mit je einem Dampfer monatlich, endlich der österreichisch-ungarische Lloyd und die Adria in der Kaffeesaison. Nationale Küstenschiffahrtsgesellschaften mit dem Sitze in Rio de Janeiro sind die Companhia Nacional de Navigação per Vapor und die Companhia Brazileira de Navigação per Vapor. Die Companhia de Navigaçao Espirito Santo e Caravellas besitzt nur fünf kleinere Dampfer.

Von Bedeutung für den Verkehr mit Europa dürfte der neugegründete

brasilianische Lloyd werden, der auch bestimmt ist, eine Reihe der nationalen Küstenschiffahrtsgesellschaften in sich aufzunehmen.

Dieser Schiffsverkehr verdankt einen Theil seines Lebens der Einwanderung aus Europa nach Rio de Janeiro und Santos, welche 1889 65.161, 1888 98.495 Menschen erreichte.

Die meisten Einwanderer kamen früher aus Portugal, doch bleiben diese, wie schon erwähnt, dem Lande nicht erhalten, gegenwärtig aus Italien direct oder über den La Plata, wo jetzt infolge einer grossen Geschäftskrise so wenig Gelegenheit zum Erwerbe ist. Am besten gedeihen in den Gegenden, welche unter dem Einflusse von Rio stehen, die Spanier und Portugiesen. Auch Deutsche und in neuester Zeit Russen landen in Rio de Janeiro, um Brasilien neue Arbeitskräfte zuzuführen.

Es darf aber nicht verschwiegen werden, dass der Einwanderung der tüchtigen Deutschen mehr als das Klima die religiöse und nationale Unduldsamkeit der portugiesischen Bevölkerung im Wege steht.

An dem Ausbaue des Eisenbahnnetzes wird eifrig gearbeitet. Die im Staatsbesitze befindliche Estrada de Ferro Dom Pedro II. hat ihren Bahnhof in Boa Vista, dem nordöstlichsten Stadttheile. Sie besitzt mehrere schmalspurige Abzweigungen; die Hauptstrecke theilt sich bei Barna do Pirahy in zwei Aeste, von denen einer nach Ouro Preto in der Provinz Minas Geraes, der zweite nach São Paulo führt und dort mit Santos in Verbindung steht. Eine weitere schmalspurige Eisenbahn führt von dem Nordende der Bai nach Petropolis. Von Nictherop führt die Strada de Ferro da Cantagallo nach Novo Friburgo und Rio Bonito, sowie auch in die Zuckerdistricte von Campos.

Die überseeische Telegraphenverbindung Rio de Janeiros wird durch das Kabel der Western Brazilian Submarine Telegraph Company (Limited) mit Bahia, Rio Grande do Sul und Montevideo, sowie über Bahia mit Nordamerika, Europa, Madeira und den Canarischen Inseln vermittelt. Die Stadt besitzt auch ein ausgebreitetes Telephonnetz.

Den Postdienst zu Lande besorgen theils die Eisenbahnen, theils die Boten der einzelnen Fazendeiros.

Rio ist mit Santos telephonisch verbunden.

Rio de Janeiro ist der Sitz einer Börse, eines Clearinghauses und zahlreicher Banken, unter welchen die Ende 1890 gegründete und mit seltenen Privilegien ausgestattete Banco da Republica des Estados Unidos do Brazil alle anderen weit übertrifft. Von ausländischen Unternehmungen sind wichtig die English Bank of Rio de Janeiro, die London and Brazilian Bank und Succursalen von Banken aus Porto.

Von grosser Bedeutung für den Handel der Stadt ist auch die Associaçao commercial do Rio de Janeiro.

In Rio de Janeiro unterhalten Consulate: Argentinien, Bolivia, Chile, Columbia, Dänemark, Deutsches Reich, Dominikanische Republik, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Paraguay, Peru, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, Schweiz, Spanien, Uruguay, Venezuela, Vereinigte Staaten von Amerika.

Santos.

Santos, eine erst seit Kurzem im Aufschwung begriffene Seestadt des Staates São Paulo liegt auf 23° 56′ südl. Breite und 46° 19′ westl. Länge auf der Insel São Vicente und am Fusse des Monserrate, dessen Gipfel eine Kirche krönt.

Sein Hafen ist zugänglich für Schiffe aller Art und bietet Raum für grosse Flotten. Aber diese natürlichen Vorzüge sind in keiner Weise ausgenützt; der Bau von Quais hat erst begonnen, die Schiffe, welche nicht Postdampfer sind, verlieren mit dem Einladen und Ausladen oft Wochen.

Die Bevölkerung der Stadt, welche dermalen nahezu 20.000 Personen beträgt, ist im raschen Zunehmen begriffen; der Totaleindruck, welchen Santos macht, ist der einer modernen Stadt, die Häuser sind elegant gebaut, die Strassen mit Gas beleuchtet und mit Pferdebahnen versehen. Von den Baulichkeiten der Stadt sind das Stadthaus, das Zollamtsgebäude und das Hospital die am meisten bemerkenswerthen. Schöne Quais und ein prächtiger öffentlicher Garten vervollständigen das freundliche Bild, das die Stadt dem Besucher bietet.

Der Einfluss der vielen in Santos ansässigen Fremden macht sich vielseitig geltend, das portugiesische Element wird immer mehr verdrängt.

Eine Eisenbahn verbindet Santos mit São Paulo, der Hauptstadt des gleichnamigen Staates und dadurch mit Rio de Janeiro, welchem das Hinterland schon durch eine stattliche Reihe von Zweigbahnen erschlossen ist. Diese Gebiete stehen durch ihren Kaffeebau nicht mehr weit hinter Rio de Janeiro und dessen Dependenzen zurück und werden es bald überflügeln, weil die energischen Paulistas, diese glückliche Mischlingsrace von Portugiesen und Indianern, dem Kaffeebau grosses Interesse entgegenbringen. Millionen von heranwachsenden Kaffeebäumchen werden trotz des herrschenden Raubbaues in kurzer Zeit die Kaffeeernte vergrössern, welche 1890/91 bereits 1·8 Millionen Metercentner betrug.

Das reiche Land mit seinem glücklichen Klima ist daher mit Recht das Ziel zahlreicher Einwanderer aus Italien. Auch das englische Capital hat bereits entdeckt, dass Anlagen in São Paulo eine gute Verzinsung versprechen.

Im Jahre 1546 gegründet, nahm die Stadt jederzeit lebhaften Antheil an allen Bewegungen, welche die Provinz São Paulo betrafen, sowie sie nun auch an dem durch die Kaffeeproduction ins Land gebrachten Reichthum als Meistbethei-

ligte participirt. Sie ist die Vaterstadt der Andrades, von welchen José Bonifacio, Martin Francisco und Antonio Carlos der Stolz Brasiliens sind.

Santos führt nur Kaffee aus, und zwar 1889 1,616.800 *q*, 1888 1,092.000 *q*, 1887 1,053.000 *q*. Drei Viertel dieser Menge gehen nach den bekannten Kaffeeplätzen Europas, vorab nach Hamburg, Hâvre und Antwerpen, ein Viertel nach New-York.

Die Ausfuhr von Santos erreichte 1889 108,203.800 Goldgulden, 1888 59,353.200 Gulden; die Höhe der Einfuhr ist nicht bekannt, sie wird für 1889 auf 6 Millionen geschätzt und steigt unausgesetzt, entsprechend der Entwicklung des Hinterlandes, obwohl werthvolle Waaren der Einfuhr über Rio de Janeiro nach São Paulo gelangen und die Industrie in São Paulo selbst bedeutende Fortschritte macht.

Der Schiffsverkehr von Santos umfasste:

					Zusammen	
1889	Dampfer	Tons	Segler	Tons	Schiffe	Tons
Fremde Schiffe	635	986.454	455	201.191	1090	1,187.645
Brasilianische Schiffe	—	—	—	—	746	295.948
1888 Gesammtverkehr	—	—	—	—	1836	1,483.593
1888 Fremde Schiffe	702	1,129.804	335	146.198	1037	1,276.002

Santos ist Anlegehafen der brasilianischen Küstendampfer, ferner der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, des Norddeutschen Lloyd (Bremen), der Royal Mail Steam Packet Company (Southampton), der Chargeurs Réunis (Hâvre), Slanan's Brazil Line (Baltimore) und in der Kaffeesaison des österreichisch-ungarischen Lloyd (Triest) und der Adria (Fiume).

Die Post kommt mit der Eisenbahn über Rio nach Santos (Schnellzug Rio de Janeiro—São Paulo 14½ Stunden).

Santos ist durch Kabel und Landtelegraphen an das Netz des Welttelegraphen angeschlossen.

Die wichtigste Bank ist die Banco mercantil do Santos, ausser dieser bestehen hier noch vier Banken und Banknebenstellen.

In Santos unterhalten Consulate: Argentinien, Belgien, Chile, Deutsches Reich, Grossbritannien, Paraguay, Uruguay und die Vereinigten Staaten.

Im Süden von Santos sind unter den brasilianischen Häfen hervorzuheben, Paranaguá, der Hafen des Staates Parana und Ausfuhrplatz von Maté oder Paraguaythee, Desterro, der Hafen des Staates Santa Catharina, in welchem zahlreiche deutsche Ackerbaucolonien blühen, endlich Porto Alegre und São Pedro do Rio Grande do Sul, die Häfen von Rio Grande do Sul, dem südlichsten Staate von Brasilien. Beide Häfen liegen an der Küste des Festlandes, das dort leider nicht von den Wellen des Oceans, sondern von einer Lagune, der Lagoa dos Patos bespült wird.

Im Süden, an dem einzigen Eingange in dieselbe, liegt Rio Grande do Sul, am Ende des nordwestlichen Ausläufers Porto Allegre.

Eine böse Barre sperrt den Eingang in die Lagune; wenn der

Nordostwind das Wasser aus ihr ins Meer treibt, so müssen die Schiffe manchmal tagelang warten, bis es höheren Wasserstand gibt. Aus diesem Grunde läuft keiner der europäischen Postdampfer die beiden Häfen an.

In Rio Grande do Sul überwiegt die Ausfuhr, in dem schön gelegenen Porto Allegre die Einfuhr. Pelotas in der Nähe von Rio Grande do Sul ist Stapelplatz für die Viehzucht des Staates, welche Xarque (Dörrfleisch) und Häute ausführt. Das Handelsgebiet beider Orte reicht bis zum Flusse Uruguay, wohin Eisenbahnen führen, die gegen Westen hin in einen Strang zusammenlaufen.

Porto Allegre ist der Hafen für zahlreiche deutsche Niederlassungen, die endlich nach namenlosem Drangsal und harter Culturarbeit zu grosser Blüthe gelangt sind.

Den Handel von Porto Allegre und von Rio Grande do Sul beherrschen daher deutsche Firmen, aber zwei Drittel der Waaren sind englischer Herkunft.

Montevideo.

Südlich von der brasilianischen Provinz Rio Grande do Sul, zwischen dem Ocean, dem La Plata und dem Uruguayflusse liegt ein von der Natur reich bedachtes Land, die Republica oriental dal Uruguay. Dieses war ursprünglich eine spanische Colonie und hat viel und oft unter den rivalisirenden Bestrebungen der grossen Nachbarstaaten, den Eroberungsgelüsten europäischer Grossmächte und den eigenen politischen Leidenschaften gelitten.

Zabala, Vicekönig von Buenos-Aires, erbaute 1717 an der Stelle der jetzigen Stadt ein Fort, 1726 wurden die ersten Colonisten aus Andalusien und den canarischen Inseln daselbst angesiedelt, doch verging mehr als ein halbes Jahrhundert, ehe die Niederlassung vom Staate als Seehafen erklärt wurde und in die Privilegien und Rechte eines solchen eintrat.

Im Jahre 1780 besass Montevideo 6400 Einwohner, zwölf Jahre später betrug schon der Werth der Einfuhr an drei und der der Ausfuhr über vier Millionen Dollars, welche Ziffern die Wohlstandszunahme der Stadt am deutlichsten illustriren.

Als im Jahre 1806 der alte und schwache Vicekönig Sobremonte die Stadt Buenos-Aires den englischen Land- und Seetruppen übergab, die nach der Eroberung des Caplandes einen Kriegszug auf eigene Faust gegen die spanische Niederlassung am La Plata unternahmen, sammelte der spanische Fregattencapitän Juan Santiago de Liniers eine ansehnliche Streitmacht in dem von den Engländern unbeachtet gebliebenen Montevideo und zwang dieselben zum Abzuge. Zum Vicekönig ernannt, schlug er im folgenden Jahre einen erneuerten Kriegszug der Engländer ruhmvoll zurück.

Zehn Jahre später, am 9. Juli 1816, nach manchen unglücklichen Missverständnissen, denen auch der tapfere und verdiente Liniers zum Opfer fiel, und nach blutigen Kämpfen erklärten die zu Tucuman versammelten Deputirten der Banda oriental, d. h. des Landes an der Ostseite des Flusses, die Unabhängigkeit des Landes als neubegründete Republik, deren Hauptstadt Montevideo wurde.

Als Uruguay 1821 unter dem Namen Cisplatina dem brasilianischen Kaiserreiche als Provinz einverleibt wurde, befreite der „Zug der Dreiunddreissig“ unter der Führung des argentinischen Obersten Juan Antonio Lavål vier Jahre später das Land von der brasilianisch-portugiesischen Herrschaft. Zahlreiche Namen in Montevideo erinnern an das denkwürdige Unternehmen Laval's, dem ein langwieriger

Krieg zwischen Brasilien und Argentina folgte, welcher mit der Selbständigkeitserklärung Uruguays endete.

Eine fast neunjährige, 1843 begonnene Belagerung Montevideos von Seite des argentinischen Dictators Rosas wurde durch das Einschreiten Brasiliens und die Erhebung des Generals Urquiza gegen Rosas beendet, doch war der Republik noch immer keine Periode friedlicher Entwicklung beschieden.

1864 bis 1865 blokirten die Brasilianer Montevideo und setzten den Expräsidenten Flores wieder ein, welchem Vorgange Brasiliens eine Kriegserklärung Paraguay's an die Tripelallianz Brasilien-Argentina-Uruguay folgte.

Wenngleich dieser Krieg, der während seiner Dauer theilweise den Handel von Buenos-Aires ablenkte, zur Bereicherung Montevideos beitrug, so brachten doch die finanzielle Misswirthschaft der Regierung und andauernde Parteikämpfe noch manche schwere Stunde über die aufstrebende Stadt, die sich in neuester Zeit eines ganz besonderen Aufschwunges und einer lebhaften Einwanderung erfreut.

Die Stadt (San Felipe y Santiago de) Montevideo liegt an der Ostseite einer fast halbkreisförmigen Bai an der nördlichen Küste der La Plata-Mündung und 120 Meilen von Buenos-Aires, mit welcher Stadt täglich Dampfer verkehren. Die schmale Halbinsel, auf welcher Montevideo erbaut wurde, erhebt sich nur wenig über die See. Die westliche Seite der Bucht wird vom Hochlande von Cerro (148 *m*) gebildet, das sich genügend hoch über das sonst niedrige und flache Land erhebt, um den Namen Montevideo zu rechtfertigen, den der Gipfel des Cerro führt. Auf dem Gipfel befindet sich ein Leuchtfeuer und ein altes, seinerzeit starkes Fort, jetzt Artigas genannt.

Montevideo ist eine schöne, beinahe glänzende Stadt mitteleuropäischen Styls. Der ältere Theil der Stadt liegt auf der schon erwähnten Landzunge, die Vororte erstrecken sich weit in das Land. Altstadt und Neustadt sind regelmässig gebaut; gerade, breite und gut gepflasterte Strassen durchschneiden einander in rechten Winkeln und bilden fast 100 *m* breite Häuserblöcke. Zahlreiche niedere Häuser mit flachen Dächern, wenigen, oft vergitterten Fenstern an der Strassenseite, kleinen, manchmal zu Gärten umgewandelten Höfen (patios) im Innern und mit Aussichtsthürmchen (miradores) geben der Stadt ein echt spanisches Aussehen.

Die Strassen sind mit Gas beleuchtet. Ein ausgedehntes Netz von Pferde-Eisenbahnen in einer Länge von 170 *km* durchkreuzt die Stadt und die Umgebungen nach allen Richtungen und beförderte 1888 17 Millionen Passagiere.

Die Stadt war ehedem auf das in den Cisternen angesammelte Regenwasser angewiesen, erst im Jahre 1870 wurde eine 53 *km* lange Wasserleitung eröffnet, die sich als sehr nützlich erweist, weil bei Regenmangel auch die in die Bucht mündenden Flüsschen versiegen

Montevideo.

oder infolge der Fluthströmungen brackig werden. In solchen Fällen musste früher das Trinkwasser mittels Tragthieren auf zehn Meilen Distanz herbeigeschafft werden. Die Wasserleitung führt das Wasser des Flusses Santa Lucia; drei kräftige Dampfmaschinen arbeiten Tag und Nacht, um das benöthigte Wasserquantum in die ausserhalb der Stadt gelegenen Bassins zu pumpen, von welchen die weitere Vertheilung des Wassers mittels regulirte Schleussenwerke geschieht.

Die eigentliche Altstadt erstreckt sich vom Fort San José am Eingange der Bucht östlich bis zur Plaza de Independenzia. Hier stand die alte spanische Citadelle, an welcher 2000 Guarany-Indianer sieben Jahre lang im Frohndienste arbeiteten. Die Citadelle wurde von 1835 bis 1868 als Markthalle benützt, 1877 aber geschleift und der Baugrund der vorgenannten Plaza einverleibt. Auf letzterem Platze befindet sich das prachtvoll ausgestattete Solis-Theater, das nach Diaz de Solis, dem Entdecker des La Plata benannt ist.

In der Altstadt selbst liegt die Plaza Mayor mit dem Regierungsgebäude (Casa Fuerte oder Gobierno) und die Plaza de la Constitucion. Die Südseite dieses Platzes wird von der Matriz oder Kathedrale eingenommen, an der Nordseite desselben liegt der Cabildo. Die Kathedrale, ein imposanter Backsteinbau, dessen Ausführung 1790 begonnen und 1804 beendet wurde, besitzt zwei seitliche 40·5 *m* hohe Thürme, die für das Anlaufen der Schiffe vortreffliche Orientirungsobjecte bilden. Der Cabildo enthält den Gerichtshof und das Gefängniss sowie die Räumlichkeiten für die Sitzungen des Congresses.

Die Grenze zwischen der Altstadt und der Neustadt bildet die Calle de la Ciudadela, die an der Stelle des ehemaligen Ringwalles gebaut wurde und nebst den Strassen 18. de Julio, 25. de Majo und di Sarandy zu den schönsten Montevideos gehört.

Die Neustadt ist der Wohnsitz zahlreicher ausländischer Kaufleute und wird durch die prächtige und breite Calle 18. de Julio in gerader Richtung durchschnitten. Den östlichsten Theil der Stadt bilden zahlreiche Villen, die zumeist reich gebaut und mit schönen Gärten umgeben sind.

Von den öffentlichen Gebäuden Montevideos sind noch hervorzuheben die 1864 erbaute Börse, eine Nachahmung jener von Bordeaux, das Universitätsgebäude, das grosse Hospital de Caridad (1825 von Francesco A. Macil gegründet) mit einem Belegraum für 500 Kranke, das Zollhaus, die Post, das 1830 durch I. M. Perez Castellano gegründete Nationalmuseum mit einer öffentlichen Biliothek, das neue Irrenhaus Manicomio Nacional, sowie schliesslich noch die

baskische und die englische Kirche. Letztere wurde an Stelle einer Batterie erbaut, die 1807 durch Samuel Auchmuty's Streitmacht genommen und zerstört wurde. An der Universität, die eine juridische und eine medizinische Facultät besitzt, sind 44 Professoren thätig und 1450 Studirende eingeschrieben, doch gehört nur ein Drittheil der Letzteren zu den Reglamentados, d. i. ordentlichen Hörern; die Zahl der Graduirungen ist eine auffallend geringe. Das Nationalmuseum hat in den letzten Jahren, Dank den Bemühungen des jetzigen Directors, einen bedeutenden Aufschwung genommen. Interessant ist die erst vor wenigen Jahren entstandene paläontologische Abtheilung, besonders reich die archäologische Abtheilung des Museums, welche höchst bemerkenswerthe Gegenstände über die Sitten, Lebensweise und Gewohnheiten der Ureinwohner des Landes zur Zeit der Eroberung desselben durch die Spanier enthält.

Montevideo besitzt mit den Vorstädten Paso do Molin, Cerro und und Villa Union 175.000 Einwohner. 55% derselben sind Inländer („Orientalen"), der Rest Fremde. Wenngleich in früherer Zeit die Brasilianer nach den Orientalen am zahlreichsten vertreten waren, so hat sich doch seither dieses Verhältniss geändert, Spanier und Italiener haben die Anzahl der Brasilianer beträchtlich überflügelt. In Uruguay geborene Kinder der Fremden werden nach den Gesetzen des Landes als Inländer gezählt. Die eigentlichen Landeskinder, welche theils spanischer theils portugiesischer Abkunft sind und deren Blut fast allgemein mit dem der Guarany, Charrua und der anderen einheimischen Indianerstämme gemischt ist, dürften im Laufe der Zeiten ebenso durch die Einwanderer verdrängt werden, wie sie selbst den Ureinwohner des Landes, den Indianer, verdrängt haben.

Die Regierung Uruguay's bietet der Einwanderung manche Vortheile. So übernimmt beispielsweise das in der Calle Patagonas in Montevideo errichtete Asilo de imigracion alle ankommenden Einwanderer, beherbergt und verköstigt jene der dritten Classe gratis durch acht Tage und trägt die Kosten ihrer Reise zu Wasser oder zu Lande zum gewählten Ansiedlungsort. Die bereits seit einiger Zeit begonnene Gründung von Ackerbaucolonien dürfte gewiss vortreffliche Ergebnisse liefern, wenngleich auch die Einwanderer-Colonien Urugays noch lange nicht dieselbe Bedeutung erreicht haben, wie jene in Argentina.

Der bewaffneten Macht Uruguays hat der Präsident Maximos Santos mit dem Bestreben, in derselben eine ergebene Stütze seiner Regierung zu schaffen, eine ganz besondere Fürsorge zugewendet,

die sich unter anderem auch in der reinen Haltung und einem gewissen Luxus der Kasernen Montevideos ausprägt.

Am schönsten ausgestattet ist die Kaserne Artigas in der Calle Agraciada; am geräumigsten ist die am Platze Artola gelegene Kaserne des 1. Artillerie-Regimentes.

Montevideo besitzt nur einen kleinen seichten Hafen von kaum einer halben Quadratmeile (englisch) Grösse, der immer mehr versandet; grössere Schiffe müssen daher auf der Rhede ankern. Die Tiefe des inneren Theiles der Bucht beträgt durchschnittlich nur 5 bis 6 *m*, der Grund ist schlammig. Hafen und Rhede haben seit Beginn dieses Jahrhunderts 1·5 *m* an Tiefe eingebüsst.

Das Anlaufen des Hafens und der Rhede ist wegen der in der La Plata-Mündung befindlichen Bänke und der starken unregelmässigen Strömungen mit einigen Schwierigkeiten verbunden. Die Küstenbeleuchtung ist mangelhaft; die Strömungen hängen zwar im Allgemeinen von den Gezeiten ab, mitunter werden sie auch ziemlich stark von den vorherrschenden Winden beeinflusst.

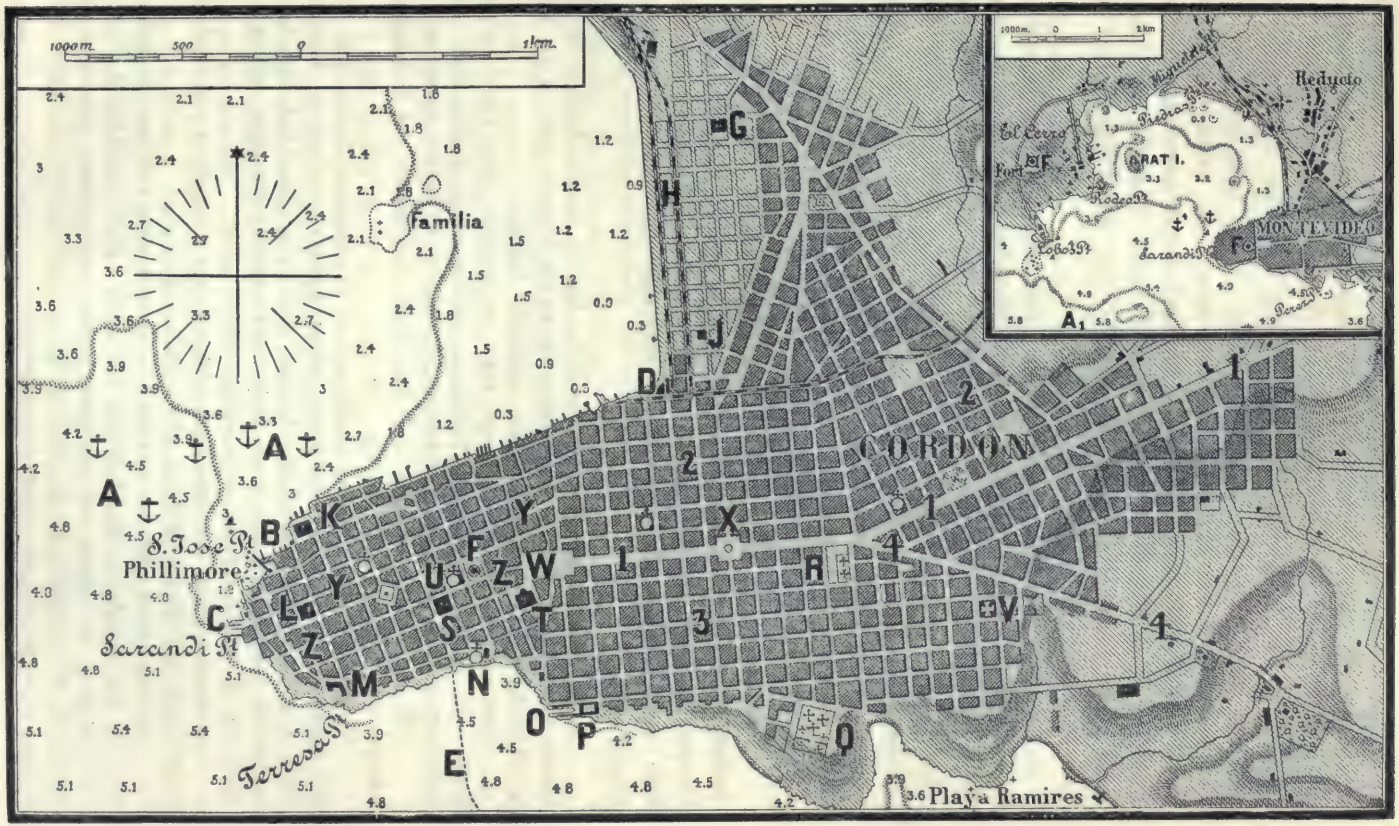
Das Löschen und Laden der Schiffe geschieht mittelst Lichterbooten, doch zeigen die statistischen Angaben des Hafenamtes, dass diese Arbeiten durchschnittlich an 100 Tagen des Jahres wegen ungünstiger Witterung unterbleiben müssen. Die schon wiederholt projectirte Herstellung grösserer Quais oder eines künstlichen Hafens wurde immer wieder aufgegeben, weil diese Arbeiten nach der bescheidensten Schätzung 30 Millionen Dollars verschlingen würden.

Montevideo besitzt zwar keine bedeutenden Hafenbauten, doch ist für die übrigen Bedürfnisse der Schiffahrt bestens vorgesorgt. Im Süden der Stadt liegt ein kleineres Dock des Baron Mana, zwei grössere Docks mit 7·3 *m* Tiefe wurden am Fusse des Cerro von einer englischen Gesellschaft mit zwei Millionen Dollars Kosten erbaut. Die mit der Escuela de Artes y Oficios verbundene Staatswerfte baut Boote und kleinere Fahrzeuge, liegt jedoch mitten in der Stadt, weshalb es nöthig wird, die erbauten Schiffe zur Stapellassung durch mehrere Strassen zu transportiren. Einige Maschinenwerkstätten nehmen sowohl Neuerzeugungen als auch grössere Reparaturen vor.

Legende zum Plan von Montevideo.

A Ankerplatz für kleine Schiffe, **A**$_1$ Rhede, **B** Landungsplatz, **C** Werfte, **D** Eisenbahnstation, **E** Telegraphen-Kabel, **F** Leuchtfeuer (Plaza Constitucion), **G** Fabrik, **H** Centralbahn, **J** Mühle, **K** Zollamt, **L** Caridad Hospital, **M** englisches Hospital, **N** englische Kirche, **O** Maná-Dock, **P** Gaswerke, **Q** alter Friedhof, **R** englischer Friedhof, **S** Postamt, **T** Oper, **U** Kathedrale, **V** Dom, **W** Plaza Independencia, **X** Plaza Cagancha, **Y** Strasse 25 de Mayo, **Z** Sarandi-Strasse. — 1 Strasse 18 de Julio, 2 Paysandu-Strasse, 3 Canelones-Strasse, 4 Strasse de la Constituyente.

Montevideo (Massstab 1 : 31.800) d. Natur; Sonden in Metern).



(Legende siehe auf Seite 280.)

Die Ankerplätze der Bucht sind ungeachtet des schlammigen Grundes nicht immer verlässlich, bei Pamperos und anderen heftigen Winden kommen die Schiffe leicht ins Treiben. Den östlichen Ufertheil der Bucht bildet sandiger Strand, die Westseite, namentlich der Abhang des Cerro ist durchwegs felsig. Von Punta San José bis Punta Funda führt ein fast 6 *m* hoher Quai, an welchen mehrere kurze Steindämme und hölzerne Landungsbrücken angebaut wurden. Zwischen Punta und Punta San José Saranda befinden sich zwei circa 10 *m* lange Steinmolen, doch sind alle diese Uferbauten nur dem Bootsverkehr zugänglich.

Die in die Bucht von Montevideo mündenden Flüsse Miquelete, Secco und Pantanosa können nur von Flachboten befahren werden.

Der Umstand, dass die Einwohner von Montevideo fast ein Viertel der Gesammtbevölkerung der Republik betragen und dass die Landbewohner im Gegensatze zu den einen Hang nach Luxus besitzenden Städtern verhältnissmässig wenig Bedürfnisse haben, bedingt, dass das Schwergewicht des Seehandels von Uruguay sich in der Landeshauptstadt concentrirt.

So bewegten sich 1888 88·9% der Einfuhr und 68·5% der Ausfuhr von Uruguay über Montevideo. Der auswärtige Verkehr der Hauptstadt zeigt die Neigung, den percentuellen Antheil an der Ausfuhr des Landes zu vergrössern, während die Einfuhr langsam zurückgeht.

Im Jahre 1888 erreichte der auswärtige Handel von Montevideo in der Einfuhr 26,196.344 Dollars, in der Ausfuhr 19,188.427 Dollars; 1887 in der Einfuhr 23,322.321 Dollars, in der Ausfuhr 11,822.817 Dollars.

Leider stehen uns für das Jahr 1889 nur Angaben über den Gesammthandel des Staates Uruguay zur Verfügung, welche einen Einfuhrwerth von 36,823.863 Dollars und einen Ausfuhrwerth von 25,954.107 Dollars ausweisen.

Wir sind daher gezwungen, eine Darstellung des Handels von Uruguay zu geben.

Die Ausfuhr von Uruguay beruht auf der Fruchtbarkeit des Landes, das sich glücklicher klimatischer Verhältnisse erfreut. Es wartet nur auf die fleissigen Arbeiter, die den Rasenteppich aufbrechen und die schwere braune Erde bloss legen werden. Bis jetzt ist dies erst in der Nähe der Hauptstadt geschehen, welche den Erzeugern der Bodenproducte gewinnreichen Absatz bietet.

Das weite Innere ist Weideland geblieben, auf welchem 16—18 Millionen Stück Schafe und über 6 Millionen Stück Rinder weiden.

Die Schafzucht wird erst seit 1852 in grossem Style betrieben. Sie lieferte Wolle, den wichtigsten Ausfuhrartikel des Landes, 1889 für 9,149,938 Dollars, 1888 381.210 *q* im Werthe von 7,587.924 Dollars, welche nach Belgien, Nordfrankreich, Deutschland und die Union gingen. Von Schaffellen wurden 1888 63.460 *q* vornehmlich nach Frankreich ausgeführt.

Die Rinder werden in den „Saladeros“ geschlachtet und zu Ausfuhrsproducten verarbeitet, deren wichtigste Fleischextract, gesalzenes, lufttrockenes Fleisch (*tasajo*) und Unschlitt sind. Knochen, Hörner und Häute bilden ebenfalls werthvolle Ausfuhrsproducte, jeder Abfall wird nutzbar gemacht, wenn nicht anders, so getrocknet als Heizmaterial. Die am westlichen Ufer der Bucht von Montevideo am Fusse des Cerro errichteten grossartigen Saladeros, in denen jährlich an 200.000 Rinder geschlachtet werden, sind das einzige bedeutendere industrielle Etablissement der Stadt. Die übrigen Saladeros des Landes liegen zumeist an Flüssen, was eine sofortige Verschiffung der erzeugten Waare ermöglicht und wodurch der Flussschifffahrt Uruguays eine hervorragende Rolle zugewiesen ist.

Die grössten Anlagen dieser Art sind in Fray-Bentos, wo bekanntlich Fleischextract nach Liebig'scher Methode bereitet wird.

In neuester Zeit versucht man auch die Ausfuhr von lebenden Rindern.

Die Ausfuhr von Rinderhäuten erreichte 1889 einen Werth von 6,602.944 Dollars, 1888 von 5,789.017 Dollars. Die wichtigsten Bestimmungsländer sind die Union, Frankreich, Belgien und England.

Von Tasajo wurden 1888 495.055 *q* im Werth von 4,950.553 Dollars, 1887 nur 285.755 *q* ausgeführt, weil in dem Jahre die Häfen Brasiliens der Einfuhr dieses Artikels aus Uruguay verschlossen waren. Das wichtigste Absatzgebiet ist Brasilien, die Ausfuhr nach Cuba geht riesig zurück.

Fleischextract (1888 576.053 *kg*) geht nach England und Belgien.

Von Producten des Ackerbaues wurden nur Mehl nach Brasilien und Mais nach Brasilien und England ausgeführt.

Da Uruguay keinerlei Industrie besitzt, die directe Verwerthung der thierischen Producte ausgenommen, so ist es ein wichtiges Land der Einfuhr.

Auf den fremden Industrieproducten ruhen hohe Zölle; die sind aber nicht von dem Bestreben eingegeben, die eigene Industrie zu schützen, sondern reine Finanzzölle, die eine gute Einnahmsquelle des Staates bilden und hier, wie in ganz Amerika vom Volke gerne getragen werden. Die natürliche Production des Landes bietet nun genügenden Reichthum, um den Einwohnern die Beschaffung der von fremden Industrien abhängenden Bedürfnisse ohne Rücksicht auf die Höhe des Einfuhrszolles zu gestatten. So treibt beispielsweise Montevideo mit modernen Kleidern und prunkvollen Luxusgegenständen einen sehr grossen Aufwand, wobei eine besondere Vorliebe für auffallende Farben und Toiletten vorherrscht.

Die Einfuhr der letzten Jahre aber ist vor allem so hoch gestiegen, weil der Bau von Eisenbahnen und Dampfschiffen energischer betrieben wird.

Auffallend ist die starke Einfuhr von Getränken, welche 14—16% der Gesammteinfuhr ausmachen. Wir finden hier Rum von Cuba, französischen Wermuth und Cognac, vor allem aber Wein aus Spanien, Frankreich und Italien. (1888 261.159 *hl*.)

Aus der Gruppe der Nahrungs- und Genussmittel sind hervorzuheben: Olivenöl (18.600 *q*), Zucker (10.020 *q*) aus Brasilien, Frankreich und Deutschland, Kaffee (14.982 *q*) aus Brasilien, Reis (40.344 *q*) aus Bremen und Italien, Tabak wird aus Brasilien, Paraguay und der Union eingeführt, Cigarren aus Cuba und Italien; Gesammtwerth dieser Gruppe 1888 517.347 Dollars.

Von den Baumwollwaaren liefert England drei Viertel, in Damenmodestoffen aus Schafwolle beherrscht Frankreich den Markt, dem England und

Deutschland mit Erfolg nachstreben, in Halbwollstoffen und Tuch England. Fertige Kleider liefern Deutschland und Frankreich, Schirme England und Frankreich.

Ackerbaumaschinen werden aus der Union, Grossbritannien und Frankreich gebracht, Eisen und Eisenwaaren, Locomotiven England, Belgien und Deutschland. Spanien versorgt die ansehnliche Einfuhr von Salz.

Der Schiffsverkehr von Montevideo betrug:

					Zusammen	
1888	Dampfer	Tons	Segler	Tons	Schiffe	Tons
Ueberseeischer Verkehr	1.542	2,530.116	1.096	684.358	2.638	3,214.474
Cabotage und Flussverkehr	2.904	2.802.012	4.245	338.752	7.149	3,140.764
Gesammtverkehr . . .	4.446	5,332.128	5.341	1,023.110	9.787	6,355.238

Im Jahre 1889 liefen in allen Häfen von Uruguay im auswärtigen Verkehre 987 Dampfer mit 1,643.491 *T* und 766 Segler mit 534.526 *T* ein.

Die effective Belastung erreichte 1888 1,411.686 Tonnen.

Montevideo wird von nachstehenden regelmässig verkehrenden Dampferlinien berührt: Pacific Steam Navigation Company (Liverpool), Royal Mail Steam Packet Company (Southampton), Allan Line (Liverpool), Messageries maritimes (Bordeaux), Transports maritimes (Marseille), Chargeurs réunis (Hâvre), Norddeutscher Lloyd (Bremen), Kosmos, Hamburg-südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Navigazione Generale Italiana und La Veloce (Genua), Liverpool Brazil and River Plate Steamers (Lamport und Holt) aus Liverpool und die belgische Linie dieser Firma aus Antwerpen, Compagnie Fraissinet (Marseille) und zwei spanische Linien (Barcelona und Cadix), die amerikanische United States and Brazilian Mail Steamship Company und schliesslich die brasilianische Companhia de Navigação a Vapor Nacional Brazilheira. An 40 regelmässige und ebensoviel unregelmässig verkehrende Dampfer, unter welchen die englische Flagge überwiegt, laufen allmonatlich Montevideo an.

Die Stadt ist das Ziel zahlreicher Passagiere, welche zur See ankommen und abgehen. Davon waren 1888 16.581, 1887 12.867 Einwanderer, 1888 7601, 1887 6252 Auswanderer.

Den Verkehr der Hauptstadt mit dem Inneren des Landes vermitteln nebst der Flussschiffahrt auch drei Eisenbahnlinien, und zwar: die Centralbahn nach Paso de los Toras, die Ostbahn nach Pando und die Nordbahn nach Bara de Santa Lucia. Die Gesammtlänge der Eisenbahnen Uruguays beträgt 1200 *km*.

Montevideo besitzt zwei Telephongesellschaften für den inneren Verkehr; ein Fernsprechkabel verbindet es mit Buenos-Aires.

Die Stadt ist Sitz einer Börse. Die Banken auf diesem Platze sind: Banco Nacional de la Republica Oriental del Uruguay, Banco Inglés del Rio de la Plata, Banco de Londres y Rio de la Plata, Banco Italiano del Uruguay, Banco de España y Rio de la Plata.

In Montevideo bestehen Consulate folgender Staaten: Belgien, Bolivia, Brasilien (G.-C.), Chile (G.-C.). Dänemark (G.-C.), Deutsches Reich, Frankreich, Grossbritannien, Guatemala, Italien (G.-C.), Mexico, Niederlande (G.-C.), Oesterreich-Ungarn (G.-C.), Paraguay (G.-C), Peru (G.-C.), Portugal, Russland (G.-C.), Schweden und Norwegen (G.-C.), Schweiz, Spanien (G.-C.), Uruguay (G.-C.), Vereinigte Staaten von Amerika.

Buenos-Aires.

Buenos-Aires, die Hauptstadt der argentinischen Republik, liegt unter 34° 39′ südl. Breite und 58° 18′ westl. Länge, 300 *km* vom Ocean entfernt, am rechten Ufer des La Plata-Stromes, der bei Buenos-Aires schon so breit ist, dass man das gegenüberliegende Ufer mit freiem Auge nicht mehr wahrnimmt, gleichzeitig aber so seicht, dass Schiffe von mehr als 5 *m* Tiefgang auf mindestens 7 Seemeilen von der Stadt entfernt zu ankern gezwungen sind.

Der erste Europäer, der die Mündung des La Plata anlief, war 1515 Juan Diaz de Solis, weshalb der Strom auch durch längere Zeit Rio de Solis genannt wurde. Fünf Jahre später folgte Magelhaens und nach diesem Sebastian Cabot, der die erste spanische Niederlassung mit dem Fort San Espiritu am La Plata gründete.

Pedro de Mendoza, der erste Adelantado (Civil- und Militärgouverneur) der spanisch-südamerikanischen Colonie, gründete am 2. Februar 1535 Buenos-Aires, welches bald nach seiner Gründung von den Indianern zerstört und durch Juan de Garay 1580 wieder aufgebaut wurde.

Vierzig Jahre später war Buenos-Aires bereits Hauptstadt der aus den umliegenden Colonien gebildeten Provinz Rio de la Plata und über Betreiben König Philipp's III. von Spanien Sitz eines Bischofs geworden. Das drückende Monopolsystem des Mutterlandes hinderte die Entwicklung der Colonie und rief einen ausgedehnten Schleichhandel hervor, der insbesondere von den Portugiesen schwunghaft betrieben wurde, welche 1680 Buenos-Aires gegenüber die Colonie von Sacramento gründeten. Lange Jahre beherrschten die Spanier das Land mit rücksichtslosem Eigennutz und nur auf ihre Bereicherung bedacht; erst 1776, nach Errichtung des spanischen Vicekönigreiches Buenos-Aires und nach Vertreibung der Portugiesen aus der Nachbarschaft, folgte ein liberaleres Handelssystem, dessen Vortheile insbesondere der Stadt Buenos-Aires zu Gute kamen.

Die Versuche der Engländer, die Colonie zu erobern (1806 und 1807) wurden durch Santiago de Liniers und die damals noch treu am Mutterlande hängenden Colonisten zurückgewiesen. Die französische Invasion in Spanien bewirkte aber einen grossen Umschwung der Gesinnungen wie in ganz Spanisch-Amerika so auch in Buenos-Aires, die nationale Partei der Creolen, an deren Spitze Mariano Moreno stand, agitirte für die Lostrennung von Spanien, für welche unter der unklugen und willkürlichen Regierung des Vicekönigs Cisneros sich zahlreiche Anhänger fanden. Durch Einfluss englischer Kaufleute wurde die Absetzung des Vice-

königs und die Constituirung einer provisorischen Junta unter dem Präsidium Cornelio Saavedra's eingeleitet. Die siegreichen Schlachten von Tucuman (1812) und Salta (1813) befreiten die La Plata-Provinzen von der spanischen Herrschaft und führten 1816 zur Unabhängigkeitserklärung des Landes.

Buenos-Aires blieb Hauptstadt der neuen Republik und trachtete die Regierung der letzteren völlig an sich zu reissen, welchem Bestreben die Provinzen einen energischen Widerstand entgegensetzten. Die Herrschsucht der Porteños (Einwohner der Hauptstadt), die den Abfall von Paraguay und der Banda Oriental zur Folge hatte, erbitterte die Landbewohner, welche eine neue Nationalversammlung nach Tucuman einberiefen, um das Verhältniss zwischen Hauptstadt und Provinzen zu regeln und für die letzteren einige Zugeständnisse zu erlangen. Die Beschlüsse dieser Nationalversammlung machten jedoch den Parteikämpfen kein Ende, Unitarier und Föderalisten standen sich schroff gegenüber, die La Plata-Länder lösten sich in so viele Staaten auf, als Provinzen waren.

Die Vereinigung der Föderalisten und Unitarier unter deren Parteihäuptern Rodriguez und Rivadavia, welche sich ursprünglich nur auf Buenos-Aires beschränkte, ging einem neuen, im December 1824 zu Buenos-Aires zusammentretenden Generalcongress voraus, der ein vorläufiges Grundgesetz für die argentinische Conföderation schuf, durch welches der Hauptstadt die Leitung der auswärtigen Angelegenheiten zugewiesen wurde.

Die Unruhen im Lande dauerten trotzdem fort, bis sich der Estanciero und Gauchos-Häuptling Don Juan Manuel de Rosas an die Spitze der Föderalisten stellte und diese ihre Gegner mit Waffengewalt unterdrückten. Der durch das dictatorische Auftreten Rosas herbeigeführte Krieg mit Uruguay hatte 1845 die Blokade von Buenos-Aires durch eine englisch-französische Flotte und weiterhin auch den Sturz Rosas zur Folge. Der von Letzterem abgefallene General Urquiza wurde hierauf Präsident der argentinischen Conföderation; zu Buenos-Aires ausgebrochene Unruhen wurden zwar durch die übrigen Staaten der Conföderation niedergeworfen, doch blieben die Ansprüche der Hauptstadt auf eine politische Suprematie und sonstige exceptionelle Stellung die Ursache endloser politischer Wirren.

Im Jahre 1865 wurde die Conföderation überdies in einen Krieg mit Paraguay verwickelt, der zu den für die Argentinier ruhmvollen, doch wenig erfolgreichen Schlachten bei Paso de la Patria, am Estero Bellaco und bei Curupaty führte. Wenngleich dieser Krieg durch die alliirten Brasilianer siegreich zu Ende geführt wurde, so hatte derselbe doch der dünn bevölkerten argentinischen Republik etwa 50.000 Mann nebst 40 Millionen Dollars gekostet und überdies die Cholera in das Land eingeschleppt.

Erneuerten Unruhen zu Buenos-Aires folgte 1880 die Föderalisirung dieser Stadt, die dadurch Hauptstadt der Republik verblieb, jedoch der Verwaltung der Nationalregierung direct unterstellt wurde, während die an der Bucht von Ensenada neu zu erbauende Stadt La Plata zum Sitz der Provinzialregierung bestimmt wurde.

Buenos-Aires ist in Form eines Rechteckes sehr weitläufig und regelmässig zumeist in quadratischen Häuserblöcken (cuadras) angelegt, die aber derzeit noch nicht vollständig ausgebaut sind. Wenn auch in früherer Zeit die Häuser selten ein zweites Stockwerk be-

sassen, die innere Ausstattung derselben äusserst primitiver Art war und Oefen zu den unbekannten Gegenständen gehörten, so wurden doch diese Verhältnisse in den letzten Jahrzehnten gänzlich geändert. Fast jede Strasse weist nunmehr schöne Häuserfronten mit drei bis vier Stockwerken auf und an der Aussenseite, noch mehr aber bei den Treppenanlagen und zum Belegen der Höfe finden wir bei den Häusern der Reichen eine reichliche Verwendung von Marmor. Elegante Einrichtungsstücke werden aus Europa bezogen, die Zimmer tapezirt und parquettirt, sowie mit Oefen versehen. Letztere erweisen sich bei dem sehr feuchten und oft wechselnden Klima von Buenos-Aires als ganz besonders vortheilhaft. Gegenwärtig ist Buenos-Aires in Bezug auf modernen grossstädtischen Glanz die erste unter den Städten Südamerikas, der Luxus und Comfort, der ganze Styl des Lebens erinnern an die blühenden Handelsstädte der Nordküste des mittelländischen Meeres.

Von den granitgepflasterten Strassen führen 30 vom Flusse aus gegen Westen und 25 in nordsüdlicher Richtung. In den nur 10 bis 12 *m* breiten Strassen entsteht infolge äusserst lebhaften Menschen- und Wagenverkehrs oftmals ein grösseres Gedränge; der Umstand, dass die Trottoirs, auf welchen sich zur Vermeidung der kothigen und holprigen Fahrstrassen alle Fussgänger bewegen, bis zu 2 *m* höher liegen als die Strasse selbst, macht das Gedränge noch unangenehmer.

Diese Enge der Strassen beeinträchtigt die Wirkung der in denselben liegenden monumentalen Gebäude; nur vom Strome aus, an dessen Ufer ein grosser Theil der hervorragenderen Bauten vereinigt ist, wird ein umfassenderer Ueberblick möglich. In der Mitte der Uferfront liegt der Centralbahnhof, der in zierlichem Villenstyl erbaut und mit reichem Schnitzwerk und Holzgiebeln verziert, von der sonst üblichen Bauart der Bahnhöfe stark abweicht. Das überaus belebte Bild, das der sehr rege Verkehr vor dem Portale des Bahnhofes bietet, wiederholt sich unweit desselben bei dem Zollhause, einem mächtigen Bau, zwischen dessen langgestreckten Seitenflügeln sich ein halbrund gegen den Strom vorspringender Mittelbau erhebt. In der nächsten Nähe des Zollhauses zieht sich längs des Quais eine hübsche Parkanlage hin, welche durch ein künstlerisch ausgeführtes Monument geziert ist, das — bezeichnend für die Stellung und Grösse der italienischen Colonie in Argentina — von einem italienischen Bildhauer (Monteverde) aus italienischem Marmor gemeisselt, dem ausdauernden Vorkämpfer für Italiens Einheit, Giuseppe Mazzini, errichtet wurde.

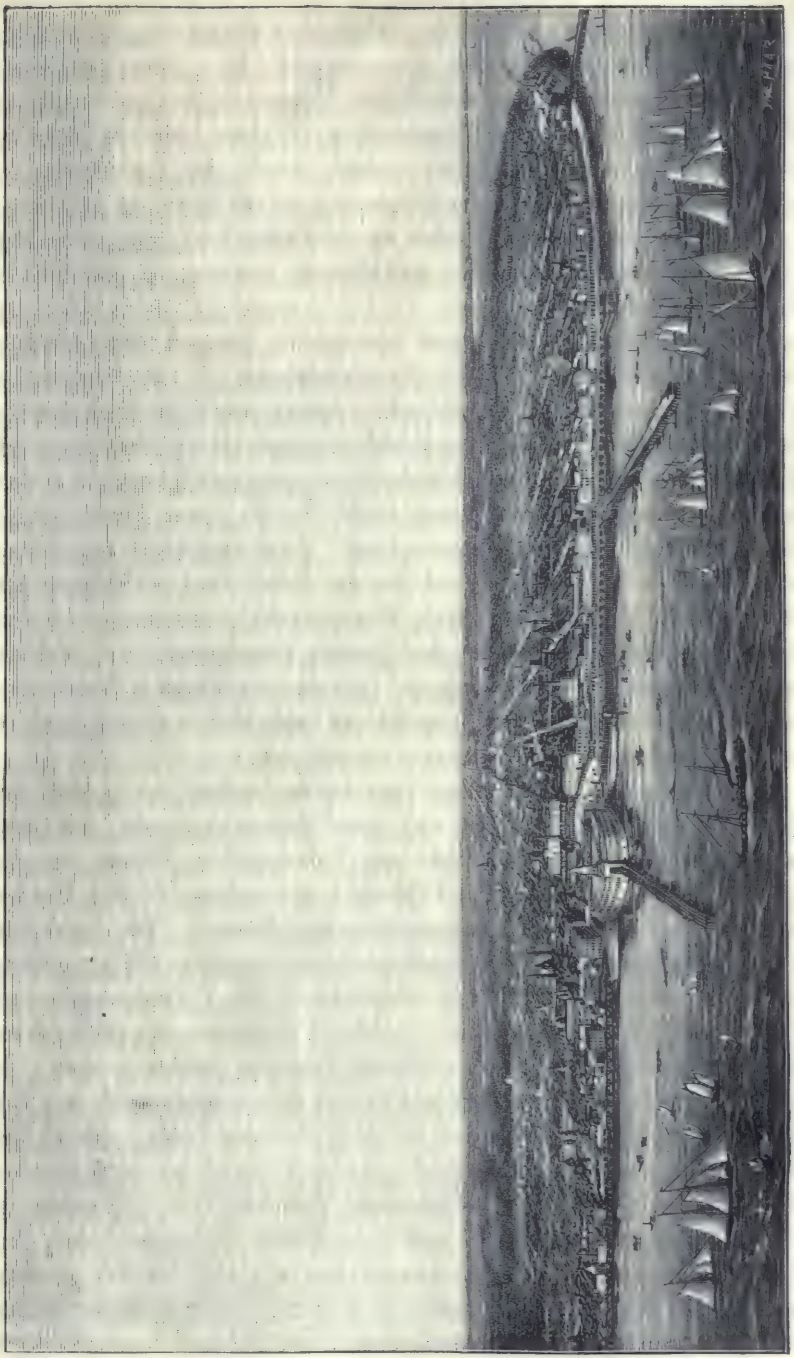
Mehr landeinwärts liegen der Victoria- und der 25. de Mayo-

Platz, die von kunstvollen Renaissancebauten, zumeist öffentlichen Gebäuden, gebildet werden, welche ihrer schönen Durchführung wegen jeder europäischen Grossstadt zur Zierde gereichen würden. Es sind dies der Regierungspalast, das Repräsentantenhaus, das Rathhaus, die grosse Oper (das schönste der acht Theater der Stadt), sowie der in seiner Form der Pariser Madeleine-Kirche ähnliche Dom, welcher einen von zwölf korinthischen Säulen gebildeten breiten Porticus besitzt. Diese Gebäude geben in ihrer Vereinigung einen prächtigen Stadttheil, dessen Gesammteindruck durch das auf dem Victoriaplatze befindliche, zur Erinnerung an den Unabhängigkeitskrieg errichtete Monument noch gehoben wird.

An diesen Stadttheil schliessen sich mehrere langgestreckte Strassen, welche aus zahlreichen aufeinanderfolgenden Waarenhäusern und Magazinen bestehen und das eigentliche Centrum der umfangreichen Handelsthätigkeit von Buenos-Aires bilden. Der englische Grundsatz „time is money“ prägt dem Verkehre in diesen Strassen seinen Stempel auf, wie auch der nüchterne Zweck der Häuser in ihrem einfachen Aeusseren und den tiefen, mit Waarengütern angefüllten Hofräumen zu erkennen ist.

Die Hauptstrasse der Stadt, Calle Rivadavia, nach dem einstigen Führer der Unitarier und ersten Präsidenten der argentinischen Conföderation benannt, geht vom Stromufer zwischen dem Zollhause und dem Centralbahnhofe aus und theilt mit ostwestlichem Zuge die Stadt in zwei Hälften. Die Calle Florida, eine zum Stromufer parallele Strasse in der nördlichen Stadthälfte, die gleichlaufende Calle San Martin und die beide genannten Strassen kreuzende Calle Victoria bilden den fashionablen Theil der Stadt. Speciell in der Calle Florida findet sich Alles zusammen, was Buenos-Aires an Vornehmheit und Reichthum besitzt; sie ist der bevorzugte Punkt, in welchem die Miethzinse eine schwindelnde Höhe erreichen. Hier befinden sich die elegantesten Mode- und Galanteriegeschäfte, Juweliere, luxuriöse Restaurants und noch luxuriösere Conditoreien, letztere das Rendezvous der vornehmen Damen der Stadt. Die Calle Florida ist der Corso der eleganten Welt, deren Equipagen den Fahrweg beleben, und deren Frauenschönheiten, Toiletten und Juwelen die Pracht des Bildes ergänzen.

Die Calle San Martin macht sich durch eine Reihe der schönsten Profanbauten bemerkbar, sie ist Sitz der Geldaristokratie und Bankviertel, welches durch die Provinzial-, National- und Hypothekenbank, die London and River Plate, Carabassa, Italienische und Englische Bank, sowie endlich auch durch das Börsengebäude gebildet wird.



Buenos-Aires.

Wenngleich fast jedes Haus in seinem Patio einen hübschen Garten besitzt, so sind doch die öffentlichen Gartenanlagen im Allgemeinen nicht durch Schönheit hervorragend. Eine Ausnahme hievon bildet die Recoleta, eine anmuthige Promenade im nordwestlichen Theile der Stadt, und der Parque 3. de Febrero, eine in jeder Beziehung grossartige Parkanlage, welche durch den Präsidenten Domingo Faustino Sarmiento zur Erinnerung an die Befreiung des Landes von der Dictatur Rosas geschaffen wurde. Dieser Park, den an schönen Tagen unzählige Spaziergänger und Wagen beleben, ist das Bois de Boulogne der Stadt.

Buenos-Aires ist Sitz eines Erzbischofs. Obschon der Cultus der katholischen Religion von der Staatsverfassung — allerdings neben völliger Religionsfreiheit — aufrecht erhalten wird, ist doch die ehedem reiche Kirche während der Revolution ihrer Güter beraubt worden, weshalb Bischöfe und Capitel auf relativ geringe Einkünfte von Seite der Nationalregierung angewiesen sind. Die 24, zum Theile grossen und prachtvollen Kirchen Buenos-Aires', deren schönste der bereits erwähnte Dom ist, stammen noch aus den Zeiten des kirchlichen Reichthums unter spanischer Herrschaft. Die deutsche protestantische Kirche steht unter dem Consistorium der Provinz Brandenburg und war das erste protestantische Gotteshaus auf südamerikanischem Boden. Ausser der deutschen bestehen in Buenos-Aires noch eine nordamerikanische und zwei englische protestantische Gemeinden.

An wissenschaftlichen Instituten besitzt Buenos-Aires eine Universität, eine Militärschule und eine Marine-Akademie, ein geistliches Seminar, mehrere Mittel- und Volksschulen, Kunst- und Gewerbeschulen, eine öffentliche Bibliothek mit nahezu 70.000 Bänden, eine Sternwarte und ein naturhistorisches Museum. Die Universität wurde über Beschluss des Nationalcongresses im Jahre 1819 gegründet und drei Jahre später feierlich eingeweiht. Die Collegiengelder und Taxen sind sehr gering bemessen, weshalb die Kosten des Universitätsunterrichtes fast gänzlich vom Staate getragen werden müssen. An der Universität bestehen eine juridische, eine medicinische und eine philosophische Facultät, wobei der Lehrplan der Letztgenannten von jenem der gleichen Facultäten europäischer Hochschulen einigermassen abweicht und mit der medicinischen Facultät auch Lehrcurse für Pharmaceutik, Zahnheilkunde und Geburtshilfe verbunden sind. Die Frequenz aller drei Facultäten kann keinesfalls eine lebhafte genannt werden. Die Militärschule, welche in Palermo, einer hübschen Villenvorstadt, gelegen ist, sowie auch die Marineakademie wurden durch

gewesene österreichisch-ungarische Officiere organisirt. Das naturhistorische Museum, eine Schöpfung Burmeisters, ist besonders reich an Fossilien, die im Anschwemmungsgebiete des La Plata gefunden wurden; einige dieser Fossilien sind in europäischen Museen nicht vertreten. Die ethnographische Abtheilung des Museums enthält manche interessante Gegenstände, darunter Steinwaffen und Steinwerkzeuge, wie solche noch gegenwärtig von den Pampasindianern und Patagoniern verwendet werden.

Von humanitären Anstalten besitzt Buenos-Aires 19 Spitäler, eine Irrenanstalt, ein Waisen- und Findelhaus und ein Asyl für Einwanderer. Von den Spitälern sind das deutsche, englische, französische, italienische und spanische Spital, sowie das Hospital Buenos-Aires und das Frauenhospital nennenswerth. Das bedeutendste und grösste Spital der Stadt ist aber das 1611 gegründete Hospital General de Hombres, das von Seite der Patienten keinerlei Vergütung beansprucht und ganz vom Staate erhalten wird. Die argentinische Staatsbürgerschaft ist die einzige Bedingung, die behufs Aufnahme in dasselbe erfüllt sein muss.

Buenos-Aires hat 561.160 Einwohner (30. Juli 1890) und ist somit die grösste Stadt von Südamerika. Die eingeborenen Porteños, d. h. Hafenbewohner, sind ein hochgewachsener, wohlgebildeter Menschenschlag. Die Hälfte der Einwohner aber bilden Fremde; von diesen sind insbesondere die starke italienische, ferners die spanische, französische, englische und deutsche Colonie hervorzuheben. Die österreichisch-ungarische Colonie, ehemals der Zahl nach verschwindend klein, schloss sich früher je nach der Nationalität ihrer Mitglieder theils an die deutsche, theils an die italienische Colonie an, ohne jedoch hiedurch ihre Individualität einzubüssen. Durch die Einwanderung der letzten Jahre beträchtlich vermehrt, gewinnt sie jedoch in neuester Zeit stetig an Bedeutung.

Der Hafen von Buenos-Aires ist eigentlich nur ein Abschnitt des in der Nähe des Ufers sehr seichten Rio de La Plata und von der Natur stiefmütterlich bedacht. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass tiefgehendere Schiffe auf mehrere Meilen vom Lande zu ankern gezwungen sind. Diesem Uebelstande abzuhelfen wurde das Project des argentinischen Ingenieurs A. Louis Huergo, den südlich der Stadt mündenden Riachuelo-Fluss durch Ausbaggern zu vertiefen, angenommen und um so leichter durchgeführt, als gerade an der Mündung des Riachuelo die La Boca genannte Schiffervorstadt von Buenos-Aires liegt und die Flussschiffahrt daselbst ihren Ausgangspunkt hat.

Dieser Hafen, Boca del Riachuelo, ist bestimmt, dem Verkehre eine grosse Erleichterung zu bieten, denn alle Schiffe, deren Tiefgang es erlaubt, können in demselben anlegen, wodurch viel Zeit und Geld erspart wird, und das früher so häufige Beschädigen und Durchnässen der Waarenballen aufhört.

Der Hafen ist aber nur für Schiffe benützbar, die nicht mehr wie 5·5 *m* tauchen. Zwei Wellenbrecher, jeder beiläufig 600 *m* lang, schützen den Hafen gegen Versandung; sie bestehen aus zwei Pallisadenreihen, deren Zwischenräume mit Steinen angefüllt wurden. An den Köpfen dieser Wellenbrecher befindet sich je ein Hafenfeuer; das nördliche ist roth, das südliche weiss. Die Mündung des Flusses und die erwähnten Schutzbauten liegen in der Richtung ONO—WSW, so dass die Schiffe im Hafen bei den schweren Südwest- und Südostwinden sehr gut liegen, da selbst der zuweilen besonders heftig auftretende und gefährliche Pampero (Südwestwind) daselbst keinen hohen Seegang erzeugt. Zum Hafen führt eine 70 *m* breite, 4 Seemeilen lange und auf circa 6 *m* Tiefe ausgebaggerte Fahrrinne, deren nördliche Seite mit schwarzen und deren südliche Seite mit rothen Bojen bezeichnet wird.

Grosse Erweiterungen und Verbesserungen der bestehenden Hafenanlagen werden schon seit lange geplant; man beabsichtigt, die Wellenbrecher so weit zu verlängern, als derzeit die betonnte Fahrrinne reicht, und an diesen Canal einen zweiten anzuschliessen, der durch die Residenzia-Bank zum Zollgebäude führen und zum Anlegen der Schiffe geeignet sein soll.

Weiter vom Lande ankernden tiefertauchenden Schiffen stehen zahlreiche Communicationsmittel zur Verfügung; kleine Dampfer, flache Lichterboote (paile-boats) und Dampfbarkassen vermitteln den Verkehr mit den Landungsbrücken — in Fällen, die das Anlegen an diesen nicht zulassen, — mittels Karren, die in das seichte Wasser fahren.

Legende zum Plan von Buenos-Aires.

A Alter Canal zu den Docks, **B** neuer Canal zu den Docks, **B**$_1$ Muelle de las Catalinas, **C** innere Rhede, **D** Ankerplatz El Pozo, **E** äussere Rhede, **F** Leuchtfeuer, **G** Boca Bank, **H** City Bank, **J** Wrack, **K** Schleusse, **L** Strafhaus, **M** Park 3. Februar, **N** Eisenbahnstation, **O** Aguas Corrientes (Fliessende Wässer), **P** Emigrantenasyl, **Q** Gaswerke, **R** Zollamt, **S** Plaza S. Martin, **T** Plaza de Mayo, **U** Plaza 11. de Setiembre, **V** Plaza Costitucion, **W** Córdoba-Strasse, **X** Corrientes-Strasse, **Y** Rivadavia-Strasse, **Z** Independencia-Strasse. — 1 Municipalität, 2 Zollamtsdepôts Catalinas, 3 Marine-Commandantur, 4 medicinische Facultät, 5 nautische Schule (Escuela Naval), 6 Generalstab, 7 Kriegsarsenal (Arsenal de Guerra), 8 Hospital San Roque, 9 französisches Hospital, 10 Militärspital, 11 Kirche de la Merced, 12 Kirche San Ignacio, 13 Kirche de la Piedad, 14 Kirche del Socorro, 15 Kirche de la Concepcion, 16 Kirche de San Elmo, 17 Kathedrale, 18 nordamerikanische Kirche, 19 Kirche Santa Catalina, 20 Victoria-Capelle, 21 Capelle del Carmen, 22 Kirche und Collegium San Salvador, 23 Capelle Santa Felicita, 24 Friedhöfe, 25 Kirche de Balvanera, 26 Kloster, 27 Artillerie-Park, 28 neues Männer-Spital, 29 deutsches Spital, 30 Waisen-Asyl, 31 Talleres F. C. Oeste, 32 Männer-Spital, 33 Invalidenhaus.

Buenos-Aires (Massstab 1 : 72.000; Sonden in Metern).

(Legende siehe auf Seite 292.)

Das Stadtufer wird durch einen schönen und breiten Quai gebildet, von welchem aus drei hölzerne Landungsbrücken einen halben Kilometer weit senkrecht in den Strom hinausgebaut wurden. Diese Landungsbrücken, Muelle viejo, de los Pasajeros und Catalinas, die beiläufig 400 *m* von einander entfernt sind, haben an ihrem Kopfende 2—4 *m* Wassertiefe. Sie sind mit Ausnahme des Muelle de los Pasajeros, der mehrere schöne Landungstreppen besitzt, mit Anlegestellen für Boote nur mangelhaft versehen. Desgleichen ist auch der Riachuelo mit Anlegeplätzen sehr schlecht ausgestattet, weshalb man sich mit kleinen, transportablen Holztreppen behelfen muss, die mit Tauen an freien Stellen der Quaimauer provisorisch befestigt werden und Eigenthum der Bootsführer sind.

Reparaturen an Schiffen können von den in Buenos-Aires befindlichen Etablissements nur dann ausgeführt werden, wenn dieselben nicht das lebende Werk betreffen, weil Buenos-Aires keine Docks besitzt. Der weiche, schlammige Grund, auf welchem die Stadt erbaut ist, lässt die Fundirung des Quaderbaues eines Docks nicht zu; der Bau würde schon in kürzester Zeit grössere Deformirungen erleiden. Es müssen daher alle Schiffe mit Havarien an Unterwassertheilen die Docks des benachbarten Montevideo in Anspruch nehmen.

Für die Unterbringung der gelöschten Schiffsladungen besitzt Buenos-Aires ausser dem geräumigen Zollhause eine grosse Anzahl privater Magazine sowie auch Hulks.

Die Strassenbeleuchtung von Buenos-Aires wird durch drei Gasgesellschaften besorgt, deren älteste im Jahre 1856 gegründet wurde. Stellenweise finden sich auch elektrische Beleuchtungsinstallationen; ein ausgedehntes Telephonnetz weist eine grosse Anzahl von Abonnenten auf.

Die Canalisation der Stadt ist äusserst mangelhaft, weshalb schon zahlreiche Pläne zu deren Verbesserung entstanden sind, doch bietet die niedrige und vollends flache Lage der Stadt jedweder Canalisationsart grosse Schwierigkeiten. Auch die Wasserversorgung der argentinischen Hauptstadt lässt zu wünschen übrig. Es besteht zwar eine Wasserleitung, die Wasser aus dem La Plata mit Pump- und Hebewerken in ein grosses Reservoir und von diesem zu den einzelnen Häusern führt, doch ist diese Anlage viel zu klein, um die Bedürfnisse der ausgedehnten Stadt vollauf zu befriedigen. Jedes Haus besitzt daher auch eine Cisterne, in welcher zur Vermeidung eines Wassermangels Regenwasser angesammelt wird.

Ein grossartiges Tramwaynetz durchzieht die ganze Stadt, die

Tramwaygesellschaften besitzen einen stattlichen Wagenpark, der selbst gesteigerten Anforderungen des ohnehin sehr lebhaften Verkehres jederzeit zu genügen im Stande ist. Sie sind eine dringende Nothwendigkeit in einer Stadt, welche einen gleichen Flächenraum wie Paris bedeckt.

Leider führen die zahlreichen Eisenbahnen und Tramways, die von Buenos-Aires ausstrahlen, in eine landschaftlich ganz unbedeutende Umgebung.

Buenos-Aires ist gemäss seiner geographischen Lage und politischen Stellung der natürliche Centralpunkt des Handels für das zweitgrösste Reich Südamerikas. Die Stadt beherrscht den Einfuhrhandel Argentiniens beinahe vollständig. Die Provinzen am oberen La Plata beziehen ihre Waaren blos zum geringen Theile von Rosario und anderen Plätzen, zum überwiegenden Theile dagegen von Buenos-Aires, und der ganze Süden und der ganze Osten sind ausschliesslich auf Buenos-Aires angewiesen. Ueber den Ausfuhrhandel des Landes hat es keine so grosse Gewalt.

Und wenn in wenigen Jahren in schwindelnder Höhe die Tunnels durch die Anden vollendet und das noch fehlende Stück der Eisenbahnverbindung zwischen Mendoza in Argentinien und Santiago de Chile hergestellt sein wird, dann wird Buenos-Aires auch für die Westküste Südamerikas ein wichtiger Hafen sein und eine stattliche Zahl jener Schiffe an seinen Ufern sehen, die jetzt um die Südspitze des Continentes fahren, ohne hier anzulegen.

Heute beeinflussen den Handel dieses Hafens nur die Verhältnisse des eigenen Landes, dessen fruchtbarster und daher am dichtesten bewohnter Theil in der Breite von Buenos-Aires liegt. Man darf die günstigen Bedingungen, welche Ackerbau und Viehzucht in diesem Streifen vorfinden, nicht in den übrigen Gebieten der Argentinischen Republik erwarten und, auf dieses Trugbild gestützt, nicht hoffen, dass Argentinien und damit der Handel von Buenos-Aires den kühnen Flug nehmen werden, den wir bei den Vereinigten Staaten von Amerika und bei seiner Metropole New-York staunend bewundern.

Als 1879 die Indianer endlich unschädlich gemacht waren und mit der erlangten Sicherheit Menschen und Capital ins Land wanderten, da sagten sich die Argentinier: „Für uns ist der Tag erst angebrochen.“ Aber eine immer rücksichtsloser auftretende Speculation bemächtigte sich der Ländereien, welche geeignet waren, die europäischen Einwanderer aufzunehmen, und trieb die Preise derselben

so in die Höhe, dass die Ankömmlinge das Land nicht kaufen, sondern nur pachten konnten. Statt neuer Staatsbürger gewann also Argentinien meist nur Arbeiter und Pächter, welche Raubbau treiben mussten, die keine Anhänglichkeit an das Land fesselte und die ihre Ersparnisse in die Heimat schickten. Kaum war gegen Ende 1890 die grosse Krisis ausgebrochen, so stockte der Zuzug der Einwanderer aus Italien und Spanien, und in den ersten Monaten des Jahres 1891 wanderten bereits mehr Menschen aus als ein. Die Geschäftspolitik der Argentinier hat ihnen das Scheiden leicht gemacht.

Trotz des Aufschwunges des Ackerbaues in den letzten Jahren ist die Viehzucht die Grundlage des Ausfuhrhandels von Argentinien geblieben; aber neben den Producten der Viehzucht werden nach Jahren mit reichlichen Niederschlägen Weizen und Mais schon nach England ausgeführt.

Die fast mühelose Viehzucht auf den ausgedehnten Ebenen, den Pampas, sichert dem alten Besitzer von Grund und Boden auch heute noch reiche Einkünfte.

Von besonderer Wichtigkeit ist die Schafzucht, welche seit etwa 40 Jahren schwunghaft betrieben wird. Argentinien zählt gegenwärtig bei 90 Millionen Schafe. Schafwolle ist daher der erste Ausfuhrartikel des Landes und des Hafens von Buenos-Aires. Im Jahre 1890 wurden von Schweisswolle 184 Mill. *kg* (Werth 35·5 Mill. Dollars Gold), 1889 141·8 Mill. *kg* ausgeführt. Der Hauptbestimmungshafen für La Plata-Wolle ist gegenwärtig Dunkirchen, ihm folgen Hamburg—Bremen und Antwerpen; Hâvre, Marseille und Genua stehen hinter diesen Plätzen weit zurück.

Die Ausfuhr von Schaffellen geht meist nach Frankreich und erreichte 1890 27·1 Mill. *kg* (Werth 6·8 Mill. Dollars Gold), 1889 36·4 Mill. *kg*.

Argentinien zählt bei 20 Millionen Stück Rinder, und man sagt dort: „In unserem Lande gibt es keine bessere Mine als die Kühe", obwohl bei der verhältnissmässig kleinen Bevölkerung die Verwerthung der Thiere nur eine beschränkte sein kann. An Plätzen, die zum Verschiffen geeignet sind, sind wie in Uruguay grosse Schlachthäuser, „Saladeros", wo die Rinder in den Monaten December bis März-April verarbeitet werden. Man heizt die Kessel mit Fleisch und Knochenresten. In die Ausfuhr gelangten „Tasájo" (gesalzenes und gedörrtes Rindfleisch) 1890 43·5 Mill. *kg*, 1889 41·8 Mill. *kg*, die nach Brasilien und Cuba gingen.

Die Ausfuhr von conservirtem Fleisch betrug 1890 0·5, die von Fleischextract 0·2, die von Zungen 0·7 Mill. *kg*. Auch Talg (1890 17·4 Millionen *kg*), Hörner, Haare, Klauen, Knochen und Asche sind Ausfuhrartikel. Ferner wurden 1890 3·1 Mill. Stück (Werth 5·8 Mill. Pesos), 1889 2·4 Mill. Stück trockener Rindshäute und 1890 1·3, 1889 1·0 Mill. Stück gesalzener Rindshäute nach England, der Union, Deutschland, Frankreich und Spanien ausgeführt.

Ein Vergleich der billigen Einkaufspreise des Viehes in Argentinien mit den hohen Fleischpreisen Europas liess den Export von frischem Fleisch und lebendem Vieh das Hauptziel der Viehzüchter Argentiniens werden. So wurden in Kühlschiffen 1890 20·4 Mill. *kg* gefrorene Hammel gegen 16·5 Mill. *kg* im Jahre 1889 ausgeführt.

Die Ausfuhr von lebendem Rindvieh nach Hâvre, welche 1890 in Buenos-Aires 50 Producenten in die Hand genommen haben, scheint sich gewinnreich gestalten zu wollen.

Von dem reichen Stapel des Landes an Pferden und Schafen werden nur die Häute ausgeführt, so 1890 0·1 Mill. Stück trockener, 0·2 Mill. Stück gesalzener Pferdehäute und 2 Mill. *kg* Ziegenfelle.

La Plata (Sonden in Metern).

A Zufahrt, B Ankerplatz, C äussere Rhede, D City-Bank, E nördlicher Zufahrtscanal, F Leuchtfeuer, G südlicher Zufahrtscanal, H Santiago-Canal, J Ensenada de Barragan, K projectirte Docks.

Früher war das Land einzig und allein auf den Ertrag der Viehzucht angewiesen; durch die starke Einwanderung ist es heute in den Stand gesetzt, Cerealien auszuführen, so 1890 7·1, 1889 4·3 Mill. *q* Mais nach England und Brasilien, 1890 3·3, 1889 0·02 Mill. *q* rothen Weizen zumeist nach Brasilien und 1890 120.000 *q* Mehl.

Andere Ausfuhrartikel sind Gerste, welche nur als Viehfutter verwendet werden kann, Kartoffeln, die hier zweimal im Jahre gepflanzt werden können; dann Leinsaat (1890 307.000 *q*), welche einen guten Ertrag gibt, obwohl man die Fasern noch gar nicht benützt, und endlich Trockenfutter (1890 191.000 *q*), erzeugt von der Luzerne, hier zu Lande Alfalfa genannt, welche am La Plata

die dankbarste Culturpflanze ist und in jedem Jahre wenigstens 3, sehr oft aber 4 Schnitte liefert.

Die Einfuhr von Argentinien ist immer grösser als seine Ausfuhr; sie steht 1890 unter dem Zeichen der grossen ökonomischen Krise des Landes.

Den wichtigsten Theil der Einfuhr bilden Metalle und Metallwaaren. Der Werth der Einfuhr von Eisen und Eisenwaaren, welche aus England, Deutschland, Belgien und Frankreich erfolgt, ging 1890 auf 9·6 Mill. Dollars zurück gegen 1889 24·7 Mill. Dollars. Dass der Rückgang in Zaundraht (Deutschland), Roheisen und Stahl, landwirthschaftlichen Maschinen (Deutschland und die Union), und Motoren besonders gross ist, muss als die traurigste Folge der jetzigen Krise bezeichnet werden.

In der Gruppe „Andere Metallwaaren" weisen 1890 die Luxusartikel, Schmucksachen aus Frankreich und Uhren aus der Schweiz, dann Rohzink eine bedeutende Mindereinfuhr gegen das Vorjahr auf.

Auf die verminderte Baulust sind der Rückgang von Holz und Holzwaaren (1890 7·4, 1889 12·1 Mill. Dollars) und von Stein-, Porzellan- und Glaswaaren (1890 4·1, 1889 6·7 Mill Dollars) zurückzuführen, denn sie treffen zumeist die Artikel Tannenholz, Bausteine, Cement (England) und Glasfenster.

Die Einfuhr von Leder und Lederwaaren (1890 4·7 Mill. Dollars) geht zurück wegen Zunahme der einheimischen Industrie in Schuhwaaren. Dasselbe gilt von der Confection (1890 6·5, 1889 8·1 Mill. Dollars), für die man zahlreiche französische Arbeitskräfte ins Land gezogen hat.

Von den Chemikalien (1890 3·9, 1889 4·8 Mill. Dollars) liefern Frankreich, England und die Union Oele und Firnisse.

Die Einfuhr von Steinkohlen aus England erreichte dem Werthe nach 1890 nur 5·1, 1889 6·6 Mill. Pesos.

Petroleum liefert die Union, Zündhölzchen Schweden; von Kerzen wurden 2 Mill. Pakete, unter diesen auch solche aus Wien, eingeführt.

In der Gruppe Nahrungsmittel (1890 16·4, 1889 18·4 Mill. Dollars) sind zu nennen: raffinirter Zucker aus den Niederlanden und Deutschland, der schwer mit der Concurrenz einheimischer Fabriken zu kämpfen hat, Kaffee aus Brasilien, Reis aus Bremen und Italien, Olivenöl aus Italien und Spanien, Fischconserven und Yerba maté aus Brasilien und Paraguay; Tabak kommt aus Paraguay.

Bei Getränken (1890 12·8, 1889 15·3 Mill. Dollars) sind besonders hervorzuheben die Weine von Oporto und Catalonien, welche die von Bordeaux verdrängen, Bier (1890 0·8 Mill. Dollars) aus München, Alkohol und Wermuth aus Italien.

Die Höhe der Einfuhr von Papier (1890 3·6 Mill. Dollars) trotzt jeder Krise, denn Politik und Zeitungen ruhen niemals in diesem Lande.

In der Textilbranche (1890 23·5 Mill. Dollars) sind seit der Krise an die Stelle der Seiden- und Halbseidenwaaren wollene (Frankreich) und baumwollene (England) getreten; England lieferte 1890 um 3 Mill. Dollars Getreidesäcke.

Endlich bilden einen Haupttheil der Einfuhr Materialien für öffentliche Bauten (1890 36·2, 1889 24·2 Mill. Doll.), wie Eisenbahnen (1890 34 Mill. Doll.) und Fabriken, welche zollfrei eingehen und der Hebung des Wohlstandes des Landes dienen. In Argentinien werden nur englische Stahlschienen verwendet, weil mit Ausnahme einer unbedeutenden Strecke alle Bahnen mit englischem Capitale erbaut sind.

Unter dem Schutze hoher Zölle, welche jetzt in Gold erhoben werden, ist in Buenos-Aires auch eine Industrie entstanden, wie wir wiederholt bei der

Einfuhr gesehen haben. Man erzeugt hier Bier, Chocolade, Alkohol, Cigarren, Zuckerraffinade, Wachshölzchen, Stearinkerzen, Schuhwaaren, Säcke, Billards, Nägel und eiserne Cassen.

Der Waarenhandel von Argentinien betrug:

	Einfuhr 1890 Mill. Dollars Gold	Einfuhr 1889 Gold		Ausfuhr 1890 Mill. Dollars Gold	Ausfuhr 1889 Gold
Zollpflichtig	96·6	129·3	Producte	100·3	89·9
Zollfrei	45·4	35·2			
Zusammen..	142·0	164·5	-	100·3	89·9

Buenos-Aires ist der Knotenpunkt des Eisenbahnnetzes, der Flussschiffahrt und des Seehandels von Argentinien, der letztere wird von einer grossen Anzahl regelmässiger Dampfschiffahrtslinien unterhalten. Diese Linien sind: der Norddeutsche Lloyd (Bremerhaven 33 Tage), die Hansa (Bremen), die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (29 Tage), Lamport & Holt unter belgischer Flagge aus Antwerpen, ferner Linien von Liverpool und Southampton, die Royal Mail Steam Packet Company (Southampton), Allan Line (Liverpool), Messageries maritimes (Bordeaux), Société générale des Transports maritimes (Marseilles), Chargeurs Réunis (Hâvre, Bordeaux), Compagnie Fraissinet (Marseille und Genua), Navigazione Generale Italiana und La Veloce (Genua), Niederländisch-Amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Amsterdam und Rotterdam), United States and Brazil Mail Steamship Company aus New-York, und eine zweite Linie aus New-York wird neuester Zeit mit Unterstützung der Vereinigten Staaten von Amerika errichtet, um die Zollunion zwischen beiden Staaten zu erleichtern.

Von den unregelmässig verkehrenden Dampfern ist eine grössere Zahl für die ausschliessliche Verfrachtung von Rind- und Schaffleisch in Kühlräumen bestimmt und dem entsprechend eingerichtet, so z. B. die Dampfer der Houlder Line, die Eigenthum der River Plata Fresh Meat Company ist.

Der Verkehr der handelsthätigen Schiffe im Hafen von Buenos-Aires umfasste:

	Dampfer	Tons	Segler	Tons	Zusammen Schiffe	Zusammen Tons
1889	3008	2,456.562	6803	1,602.951	9811	4,059.513
1888	3232	2,449.860	6304	1,838.215	9536	4,288.075
1887	2927	2,271.888	5085	1,190.446	8112	3,462.334

Buenos-Aires hat mit Europa telegraphischen Verkehr über die Ostküste und die Westküste von Südamerika, Telephonleitungen in der Stadt und Umgebung und nach Montevideo.

Die wichtigsten Banken sind die Provincialbank, die Nationalbank, die Succursale der Banco de Londres y el Brazil, die Holländisch-Amerikanische Agentie.

In Buenos-Aires haben Consulate: Belgien, Bolivia, Brasilien (G.-C.), Chile, Dänemark (G.-C.), Deutsches Reich (V.-C.), Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Hawaii, Italien (G.-C.), Niederlande, Nicaragua (V.-C.), Oesterreich-Ungarn, Paraguay (G.-C.), Peru (G.-C.), Portugal, Russland, Schweden und Norwegen (G.-C.), Schweiz (G.-C.), Spanien, Uruguay (G.-C.), Vereinigte Staaten von Amerika.

Die im Jahre 1880 erfolgte Föderalisirung der Stadt Buenos-Aires (Ausscheidung aus dem Provincialverbande) ergab die Nothwendigkeit, für die Provinz Buenos-Aires eine neue Hauptstadt zu wählen. Der damalige Präsidentschaftscandidat Rocha trat für die

Gründung einer neuen Stadt ein, die in der Nähe der Küste und an einer bis dahin unbewohnten Stelle der Pampas zu erbauen wäre.

Diese Idee fand anfangs grossen Widerstand, als aber bald darauf Rocha Provinzgouverneur wurde, gelang es seinem energischen Auftreten, die Realisirung des Planes durchzusetzen. Ueber Vorschlag des zu Rathe gezogenen holländischen Ingenieurs, Staatsrath Walrop, der durch verschiedene grössere Hafenbauten bekannt geworden ist, wählte man zur Erbauung der neuen Stadt eine Stelle in der Nähe der Bucht Ensenada, 40 *km* von Buenos-Aires. Diese Stelle befindet sich aber nicht unmittelbar am Stromufer, wie letztere Stadt, weil das dem Strome in der Bucht zunächst liegende Land so niedrig ist, dass es häufig überflutet wird, sondern auf einer circa 5 *m* hohen Erhebung des Terrains, die 5 *km* südwestlich der Bucht Ensenada liegt.

Ensenada hat vor Buenos-Aires den wesentlichen Vortheil voraus, dass der Strom selbst in der nächsten Nähe des Ufers noch 5 *m* tief ist. Die Verbindung der Bucht mit der Stadt wird durch einen derzeit noch nicht vollendeten Doppelcanal, der vor der Stadt mit einem bassinartig erweiterten Quercanal abschliesst, hergestellt. Die Kosten dieser Hafenanlage, bei deren Herstellung auf alle Bedürfnisse des modernen Verkehres Rücksicht genommen wurde, belaufen sich auf 20 Millionen Gulden. Die ankommenden Schiffe werden durch den einen Canal ins Bassin gelootst werden und sich nach Löschen ihrer Ladung durch den anderen Canal entfernen.

Der Grundstein der neuen Stadt, die den Namen La Plata erhielt, wurde am 19. November 1882 gelegt und die Anlage derselben nach einem in grossartigem Style entworfenen Plane in Angriff genommen. Mit echt amerikanischer Schnelligkeit wuchs die Stadt aus dem Boden, in den breiten Strassen und auf den grossen Plätzen entstanden prachtvolle Gebäude, zu deren rascherer Bevölkerung der Gouverneur Rocha sofort alle Aemter der Provincialregierung in die fast unbewohnte Stadt übersiedeln liess, welche derzeit schon weit über 50.000 Einwohner zählt (darunter sehr viele Italiener).

Das Terrain, auf dem sich jetzt die Stadt erhebt, war früher dicht mit Eucalyptuspflanzungen bedeckt, deren Ueberreste noch in den Gartenanlagen der Stadt zu finden sind. Die Gegend von Ensenada ist sumpfig und ungesund, sowie arm an Trinkwasser.

Die neue Hafenstadt wird der Mutterstadt Buenos-Aires gewiss grosse Concurrenz machen; ob aber die von der Provinz bei der Erbauung der Stadt investirten Millionen sich genügend günstig verzinsen werden, muss erst die Zukunft lehren.

Der grosse Ocean.

Jenes ungeheure Salzwasserbecken, welches sich zwischen dem Ostrande der alten und dem Westrande der neuen Welt hinstreckt und allein eine grössere Flächenausdehnung besitzt, als alle fünf Continente zusammen, wird mit verschiedenen Namen bezeichnet, unter denen der nüchternste, nämlich „grosser Ocean“ (soviel als „grösster Ocean“) in Deutschland der gewöhnlichste geworden ist.*)

Andere Nationen ziehen Bezeichnungen vor, die nur dann verständlich sind, wenn man ihren historischen Ursprung kennt. So gebrauchen die Völker englischer Zunge den Ausdruck „Pacific Ocean“, stiller Ocean, weil Magelhaens, der erste Weltumsegler, bei seinem Schiffscurse von der Magelhaensstrasse zu den Philippinen eine ruhige, windstille Fahrt hatte. Durch die Spanier, welche von Westindien kamen, und vor denen sich, als sie die centralamerikanische Landenge überschritten hatten, das neuentdeckte Weltmeer nach Süden hin ausdehnte, wurde der Name Süd- oder Australsee verbreitet.

Von der Behringstrasse, diesem Maximum der Annäherung der beiden grossen Festlandsmassen, weichen die amerikanische und asiatische Küste immer weiter auseinander. Die Wasserfläche wird immer ärmer an Inseln. Unabsehbar dehnt sich hier das Bett einer der kolossalsten Meeresströmungen aus, des Kuro Siwo oder schwarzen Stromes, der mit seinem tiefblauen, warmen Wasser Japan entlang

*) Der Name rührt von Malte-Brun her.

gegen das Behringsmeer fliesst, hierauf aber durch die Drehung der Erde gegen Amerika abgelenkt wird und in mächtigem Bogen an der amerikanischen Küste wieder umbiegt, um südlich vom Wendekreis des Krebses in die Aequatorialströmung einzumünden, welche an die asiatische Ostküste zurückführt.

Zwischen den Wendekreisen liegt die ungeheure Inselflur Polynesiens mit ihren hohen (vulkanischen) und niedrigen Eilanden, welch letztere der Bauthätigkeit eines winzigen Seethieres, der Koralle, ihre Existenz verdanken. Nach Süden hin wird das stille Meer wieder einsam, bis schwärmende Eismassen an die Nähe der antarctischen Zone gemahnen.

Das südliche Eismeer entsendet an die Westseite Südamerikas einen Strom kalten Wassers, die Peruanische oder Humboldtströmung, welche die Temperatur jener Regionen erniedrigt und von der Schifffahrt ernstlich berücksichtigt werden muss.

Ein anderer Zweig der antarctischen Trift ergiesst sich um die Südspitze Amerikas, das Cap Horn, herum in den atlantischen Ocean.

Vergleichen wir nun die pacifischen Küsten der beiden Festlandsmassen, so tritt uns die sozusagen überschwengliche Bevorzugung der alten vor der neuen Welt auf den ersten Blick entgegen. In der neuen Welt buchten- und inselarme, dürftig gegliederte Meeresufer, in der alten dagegen Binnenmeere, Golfe, Häfen, Inselgruppen in Hülle und Fülle. Während sich in der alten Welt herrliche Fruchtebenen und Stromthäler bis an das Gestade des Meeres hinziehen, steigt an dem Westrande Amerikas fast unvermittelt aus dem Meere das mächtigste Kettengebirge der Erde, die Cordilleren, empor.

Südamerika hat keinen einzigen nennenswerthen Fluss, der sich ins pacifische Meer ergiesst, Nordamerika besitzt zwar solche Wasserläufe, was bedeuten aber diese unwirthlichen, ihrer Katarakte wegen weltberühmten, aber sonst geringfügigen Stromgebiete im Vergleich mit dem Amur, Hoang-ho, Yang-tse-kiang, Si-kiang?

Ein wichtiger Vorzug der asiatischen Küste vor der amerikanischen besteht auch darin, dass der ersteren die australische Inselwelt sich unmittelbar anschliesst, wogegen die letztere durch breite, öde Meeresstrecken von ihr getrennt ist.

So ist denn auch die von der Natur bevorzugte Ostküste Asiens der amerikanischen Westküste in culturgeschichtlicher Beziehung um Jahrtausende vorangeeilt.

Die alte, rothhäutige Bevölkerung Amerikas war nicht im Stande, die Ungunst der Naturbedingungen zu überwinden; erst den weissen

erobernden Rassen, zumal ihrem germanischen Zweige ist es gelungen, Sieg auf Sieg über die feindliche Natur davon zu tragen und den lange vernachlässigten Westen Amerikas einer glorreichen Zukunft entgegenzuführen.

In Ostasien ist es den weissen Eindringlingen, den „rothhaarigen Barbaren", noch lange nicht geglückt, sich die uralten, autochthonen Culturvölker dienstbar zu machen, geschweige denn sie zu verdrängen oder auszurotten, wie in Amerika oder Australien. Immerhin sind die Europäer den pacifischen Asiaten hart auf den Leib gerückt. Nur der Gewalt haben jene die Verträge zu verdanken, welche auch nur durch die Furcht vor der Gewalt aufrecht erhalten werden können.

Die Erschliessung des grossen Oceans, seiner Inseln und Küsten hat eine Geschichte, die aus dem Dunkel vorgeschichtlicher Zeiträume zuerst in das Dämmerlicht unzusammenhängender Ueberlieferungen eintritt und erst seit einem halben Jahrtausend die erforderliche Helligkeit gewinnt. Den Culturvölkern des Alterthums waren die Regionen, aus denen Seide und sonstige Kostbarkeiten stammten, die sie übrigens selbst aus zehnter Hand erhielten, nur vom Hörensagen bekannt. Der einflussreichste Geograph des Alterthums, Claudius Ptolomäus, dachte sich den Ostrand Asiens weit über seine wirkliche Meridianerstreckung ausgedehnt und die einzige grosse Festlandsinsel von einem einzigen Ocean bespült. Das war die geographische Weltanschauung, von welcher beherrscht die Seefahrer des 15. und 16. Jahrhunderts ihre Unternehmungen ins Werk setzten.

Hat also das classische Alterthum hinsichtlich der pacifischen Welt späteren Geschlechtern kaum etwas Anderes hinterlassen als zähe Irrthümer, so hat dagegen das spätere Mittelalter Verbindungen eingeleitet und Nachrichten beigebracht, mit denen die Erschliessung jener Regionen für den abendländischen Culturkreis beginnt. Die activste unter allen Menschenrassen, die kaukasische, der es vorbehalten war, das Unbekannte zu entschleiern und selbst die Einöden der Weltmeere zu beleben, entsendete ihre ersten Pionniere nach Ländern, aus denen seit unvordenklichen Zeiten auf unbekannten Wegen durch unbekannte Vermittler kostbare Waaren nach den Handelsplätzen des mediterranischen Gebietes kamen. Diese Pfadfinder waren theils Kaufleute, theils Missionäre. Zur Zeit als die Nachkommen des mongolischen Welteroberers Dschingiskan über Asien herrschten, errichteten katholische Glaubensboten am pacifischen Rande der alten Welt ein Erzbisthum und zur selben Zeit gelangte nach einer am schwarzen Meere begonnenen Landwanderung der venetianische Han-

delsreisende Marco Polo an die Ufer des gelben Meeres. Seine Schilderungen von Chathay (China) mit dem Handelsplatze Quinsay (Hangtscheou-Fu) und von Zipangu (Japan) fanden zwar nicht überall Glauben, aber an ihnen entzündete sich die thatkräftige Phantasie eines Christoph Columbus, ja des ganzen Zeitalters der Entdeckungen. Das Ziel der spanischen, portugiesischen, englischen, holländischen, und französischen Seefahrer war neben Indien das pacifische Ostasien.

Alle wirklichen oder möglichen Entdeckungen sollten einem doppelten Zwecke dienstbar gemacht werden: einem materiellen, halb auf gewaltsame Ausbeutung, halb auf friedliche Handelsverbindungen gerichteten, und einem ideellen, der Ausbreitung des christlichen Glaubens. Den genannten Zielen und Zwecken konnte man sich auf vier verschiedenen Seewegen nähern, den vier berühmten „Durchfahrten" oder Passagen: der südöstlichen Durchfahrt um die Südspitze Afrikas und die beiden Indien herum; der südwestlichen um die neuentdeckte Welt herum; der nordwestlichen längs des Nordrandes von Amerika und der nordöstlichen nördlich von Europa und Asien. Durch die Benützung des südöstlichen Seeweges kamen die Portugiesen allen Mitbewerbern zuvor. Freilich gegen das chinesische Reich konnten sie nicht mit Gewalt vorgehen, nach einigen ungeschickten und darum fehlgeschlagenen Occupationsversuchen behielten sie einen einzigen Handelsplatz, Macao, der ihnen denn auch bis heute verblieben ist. Mit Japan machten sie 1542 die erste Bekanntschaft.

Unterdessen waren auch die Spanier bis zur Südsee vorgedrungen, aber nicht an deren West-, sondern an deren Ostgestade. Im Jahre 1513 ergriff der Entdecker Vasco Nuñez Balbao südlich der Landenge von Panama, die er glücklicherweise entdeckte, von dem unbekannten Meere durch einen symbolischen Act im Namen der spanischen Krone Besitz. War doch dieser kraft der vom Papste Alexander VI. vorgenommenen Theilung der Erde die westliche Hemisphäre ebenso zuerkannt worden, wie den Portugiesen die östliche. Nun drang aber Magelhaens, der erste Seefahrer, welcher den grossen Ocean durchquerte, bis zu den Philippinen vor. Nach seinem Tode (1521) gelangten die Spanier in die Sphären der portugiesischen Interessen, in das Sundameer, und es entspann sich nun ein Streit über den Lauf jener Demarcationslinie, durch welche der Papst die spanische von der portugiesischen Sphäre geschieden hatte. Indem Carl V. seine Ansprüche auf die Molukken zu Gunsten der Portugiesen aufgab, blieben Meere und Inseln 17° östlich von den Ge-

würzinseln — also auch der stille Ocean — unbestritten im Besitze der Spanier. Dem Vertrage streng genommen zuwider behaupteten sich diese auf den Philippinen, welche seit 1571 langsam colonisirt wurden.

Mittlerweile breiteten die Spanier durch die Eroberung Mexicos, des Inkareiches in Peru und Chile ihre Besitzungen an der pacifischen Küste immer mehr aus.

Im Norden und Süden kamen ihre Unternehmungen ins Stocken, als sie bis zu Territorien vorgedrungen waren, wo es nach ihrem Dafürhalten keine Edelmetalle gab. Schon entwickelte sich ein bescheidener Verkehr zwischen der atlantischen und der pacifischen Küste, theils über die Landenge von Panama, theils um Südamerika herum. Von dem mexicanischen Acapulco fuhr auch alljährlich ein spanisches Frachtschiff nach den Philippinen.

Den Bannkreis dieses päpstlich privilegirten spanisch-portugiesischen Stilllebens durchbrachen zuerst im Zeitalter der Königin Elisabeth die protestantischen Engländer, bald darauf, anfangs sogar mit ungleich grösserem Erfolge, die gleichfalls ketzerischen von Spanien abgefallenen Holländer. Den Letzteren verdankt die Welt den Fortgang der Entdeckungen in der Südsee. Von Japan drangen sie bis zu den Kurilen und bis zum Ochotzkischen Meere vor. Im Süden umfuhren sie das den Portugiesen und Spaniern nicht ganz unbekannt gebliebene Australien, das von ihnen auch Neu-Holland getauft wurde. Mit Recht gehört der Name Abel Tasmans, des grössten unter den holländischen Entdeckern, zu denjenigen, die durch Uebertragung auf bestimmte Erdräume Unsterblichkeit erlangt haben. Auch die Russen gelangten am Anfange des 17. Jahrhunderts, Pelzthiere jagend, durch Sibirien bis an den grossen Ocean.

Doch auch den Holländern fehlte die nachdrückliche Macht, den ostasiatischen Völkern ihren Herrscherwillen aufzuzwingen; noch weniger lag es im Kreise ihrer Bestrebungen, den pacifischen Orient und Occident mit einander zu verbinden. Die Beziehungen zu China, Japan und der pacifischen Inselwelt blieben während der Periode der holländischen Suprematie nur ein Nebengeschäft des indischen Handels. Gleichfalls von Indien aus kamen die Engländer, die glücklichen Nebenbuhler der Holländer, nach Ostasien und Australien.

Während des XVIII. Jahrhunderts ging die Führerschaft im Welthandel von den Holländern auf die Engländer über. Das volkarme Holland konnte ebensowenig wie das volkarme Portugal eine Weltherrschaft behaupten, zu deren Aufrichtung ihnen einige geniale Köpfe

und ihre maritime Ueberlegenheit über die zeitgenössischen seefahrenden Nationen geholfen und genügt hatten.

Das volkreiche Spanien und England waren die natürlichen Erben. Die Engländer gelangten um dieselbe Zeit, als sie in Indien festen Fuss gefasst, auch in den Besitz des ganzen Nordens von Amerika. So rückten denn von West und Ost und bald auch vom australischen Süden die angelsächsischen Colonnen gegen das noch immer erst halb bezwungene stille Meer vor. Ein grosser Mann diente ihnen als Eclaireur, James Cook († 1779), der eigentliche Entdecker Polynesiens, der durch seine arctischen und antarctischen Forschungsreisen für immer das Märchen einer südlichen und nördlichen Landverbindung der alten und neuen Welt widerlegt hat. Seinem Rathe folgend, colonisirten seit 1788 die Engländer den antipodischen Continent.

Nur nach langem, hartnäckigem Ringen mit den widerspenstigen Chinesen gelang es den Europäern, unter englischer Führung in Ostasien festen Fuss zu fassen. Die Serie dieser Kämpfe eröffnet der sogenannte Opiumkrieg (1840—1842). Als die chinesische Regierung nämlich den Consum des Opiums, welches die Briten aus Ostindien importirten, untersagte, erzwangen diese nicht bloss die Zurücknahme des Verbotes, sondern auch die Ueberlassung von Hongkong und die Eröffnung der fünf ersten Vertragshäfen, darunter Canton und Shanghai.

Auch die Union und Frankreich schlossen alsbald vortheilhafte Verträge mit dem himmlischen Reiche (1860), und Russland benützte (1858) die Zeit kriegerischer Verwicklungen, um das Amurgebiet zu annectiren. Wenn auch die chinesische Regierung später sich vor weiteren Verwicklungen mit den militärisch so sehr überlegenen Europäern hütete, so dauerte und dauert doch die Antipathie des Volkes gegen die racefremden „Barbaren", deren Einrichtungen und Erfindungen fort. Selbst zu einem abermaligen, wenn auch von Seiten der Chinesen verkappten Waffengange kam es, als die Franzosen Tongking und Annam occupirten und vom Süden aus China in die Flanke nahmen.

Von Russen und Franzosen zu Lande, von den Briten und allen anderen seefahrenden Nationen zu Wasser in die Mitte genommen, kann der Chinese dem Eindringen europäischer Gesittung nicht länger widerstehen. Das neunzehnte Jahrhundert hat dem „Reiche der Mitte" den Telegraphen und zum Schlusse sogar die verhasste Eisenbahn beschert.

Ganz anders verhielten sich die ehemals gleich den Chinesen abgeschlossenen und allem christlich-europäischen Wesen feindlichen

Japaner, seit durch die Nordamerikaner (1854) das Land Fremden eröffnet wurde. Von diesem Jahre an herrscht in dem nebeligen „England Ostasiens“ eine ununterbrochene Culturrevolution, welche den Volksgeist der liebenswürdigen Japaner zu einem ganz neuen Leben erweckt. Die Geschichte weist kein anderes Beispiel einer so raschen und gründlichen Aufnahme einer fremden Cultur auf, als sie sich in Japan vollzogen hat; denn nicht bloss das Fahrzeug des britischen oder nordamerikanischen Kaufmannes hat in Yokohama oder Nagasaki Zugang erhalten, sondern auch die höchsten Culturgüter des europäischen und speciell germanischen Gesittungskreises hat das hochbegabte Volk sich mit bewunderungswürdiger Raschheit angeeignet.

Während sich diese Umwandlungen in den uralten Culturländern Ostasiens vollzogen, bildeten sich an der pacifischen Küste Nord- und Südamerikas, in Australien und Polynesien neue Staaten, ja neue Populationen. Auch für die Geschichte der Wirthschaft ist der Abfall des spanischen Amerikas vom Mutterlande in den zwei ersten Decennien des XIX. Jahrhunderts ein epochemachendes Ereigniss. Die neuen Staaten wurden seitdem erst dem internationalen Verkehre erschlossen. Indessen, sowie der Handel mit China, Japan, Australien und Polynesien noch immer bloss eine Fortsetzung und ein Bestandtheil des europäisch-indischen Handels ist, so ist auch noch immer der Handel mit dem pacifischen Südamerika grossentheils nur eine Fortsetzung des transatlantischen Handels.

Vom atlantischen zum pacifischen Ocean führt aber heute nicht bloss, wie ehemals, der Seeweg um Südamerika herum, es führen auch sechs Schienenstränge von Meer zu Meer: die hochbedeutsame Panamabahn, die vier Pacificbahnen des Uniongebietes, die Bahn von Canada nach British Columbia. Alle sechs Bahnen verdanken dem Golde ihren Ursprung, dem Golde Californiens in erster Reihe. Die nämliche Zaubermacht hat San Francisco über Nacht zum wichtigsten Hafen des stillen Meeres emporgehoben. Hier hat der im engeren Sinne transpacifische Handel seinen Ausgangspunkt, hier haben die nach Asien strebenden, der britischen Vorherrschaft nicht ungefährlichen Yankees den Stützpunkt für alle Unternehmungen auf der Südsee in grossartiger Weise aufgerichtet.

Dem Golde seines Bodens hat Australien seinen Aufschwung in den vier letzten Jahrzehnten zu verdanken, nebstbei ein wenig der Wolle seiner 120 Millionen Schafe. In der mit tropischen Producten gesegneten Inselflur der Südsee hat auch die jüngste unter den Colonial-

mächten, Deutschland, Posto gefasst. Der Deutsche, als Rheder und Commissionär in Südaustralien längst daheim, ist seit 1885 Herr eines Gebietes von mehr als 250.000 km^2 mit nahezu einer halben Million Einwohner.

So versammeln sich denn die Völker immer mehr, um den bis zum XIX. Jahrhunderte in Wirklichkeit „stillen" Ocean in die grosse internationale Bewegung des Güterverkehres hineinzuziehen.

Die pacifische Welt ist noch lange nicht in den Zenith ihrer Entwicklungsfähigkeit getreten, sie bescheint erst das Morgenroth ihrer culturgeschichtlichen Entwicklung. Die folgenden Capitel mögen zeigen, was bisher den kommenden Zeiten vorgebaut wurde.

Valparaiso.

Die Ostseite des grossen Oceans ist geschlossen und einförmig, seine Küste hafenarm, und schon in geringer Entfernung von dieser erheben die Anden ihre schneebedeckten Häupter. So bleibt nur wenig Raum für reiche Küstenlandschaften, und die Verbindung mit dem Innern ist schwierig und theuer.

Von allen Häfen der ganzen langgestreckten Westküste Amerikas sind nur zwei von grösserer Bedeutung: Valparaiso und S. Francisco.

Im Jahre 1536 durch den spanischen Officier Juan de Saavedra als Hafen für die landeinwärts angelegte Hauptstadt Santiago gegründet, erhielt Valparaiso vom Gründer den Namen seines bei Cuenca in Spanien gelegenen Geburtsortes. Die Anlage der Hauptstädte einige leguas landeinwärts geschah der Seeräuber wegen, welche es nicht wagten, sich so weit von ihren Schiffen zu entfernen, und sich mit der Plünderung der Häfen begnügten, so lange diese Punkte nicht befestigt waren. Man ist heute bei der Ankunft in Valparaiso erstaunt, gerade diesen Punkt der Erde „Val paraiso", Thal des Paradieses, genannt zu finden, da diese Bezeichnung weder zum landschaftlichen Bilde der Stadt, die von kahlen, zerklüfteten Hügeln eingefasst ist, noch zur Vorstellung eines behaglichen oder beschaulichen Lebens der dort Ansässigen, noch auch nur mit Bezug auf einen etwa sehr sicheren Ankerplatz passend ist. Von der Beutesucht kühner Abenteurer, den Kriegen des Landes und von dem zerstörenden Wirken feindlicher Naturgewalten wiederholt und schwer mitgenommen, ist Valparaiso stets ein Mittelpunkt fieberhafter Thätigkeit und ruhelosen Schaffens gewesen. Die einst kleine und unbedeutende Stadt ist in den letzten 60 Jahren mächtig emporgeblüht; dem Meere, das früher die Abhänge der Cerros bespülte, wurde durch Anschüttungen ein weites Terrain abgewonnen und wo jetzt schöne Strassen führen, lagen einst Schiffe vor Anker.

Lange Jahre nach seiner Gründung figurirte Valparaiso noch auf den königlichen Seekarten, ohne aber eine namhafte Niederlassung zu sein; Francis Drake, der Valparaiso im Jahre 1578 unterwarf, fand kaum ein Dutzend Häuser zu zerstören. Sechzehn Jahre später plünderte der englische Corsar Hawkins die kleine, mittlerweile wieder aufgebaute Ortschaft und deren Waarenmagazine. Von diesem Schlage kaum erholt, fiel Valparaiso 1600 in die Gewalt des holländischen Seeräubers Van Noort. Diese wiederholten Heimsuchungen stählten aber die Widerstandskraft der Bewohner Valparaisos, die im Jahre 1615 einen neuen Angriff des Holländers Spielbergen energisch zurückwiesen.

Gegen Ende des XVII. Jahrhunderts sendete der Vicekönig von Peru acht Kanonen zur Bestückung des bastionirten Werkes „La Concepcion", das aber — knapp vor Beendigung seines Baues — durch das Erdbeben vom Jahre 1730 zerstört wurde.

Kurz vor Beginn des Unabhängigkeitskampfes zählte Valparaiso, das 1802 vom Könige zum Range einer Stadt erhoben wurde und den Namen Nuestra Señora de la Merced de Puerto Claro erhielt, 4500 Einwohner, die sich unter dem Schutze von vier starken Forts: Concepcion, San Antonio, San José und el Baron, ziemlich sicher fühlen konnten.

Die Spanier steckten nach ihrer Niederlage von Chacabuco Valparaiso in Brand und schleiften die Forts. Das Erdbeben vom Jahre 1822, die Erdstösse der Jahre 1839 und 1873, die Feuersbrunst vom November 1858 und das Bombardement durch die spanische Flotte unter Admiral Nunez am 31. März 1866 fügten der aufstrebenden Stadt noch manchen schweren Schaden zu.

Valparaiso liegt amphitheatralisch an der Südseite einer halbkreisförmigen Bai, die $2^1/_2$ Seemeilen breit und $1^1/_4$ Seemeilen tief ist. Von der See durch einen schmalen Streifen Landes getrennt, erhebt sich eine kahle Hügelkette, deren Höhe zwischen 300 und 450 *m* beträgt. Auf einem der Hügel befindet sich die Signalstation, durch welche die ankommenden Schiffe nach Valparaiso gemeldet werden. Dem vorhandenen ebenen Boden entsprechend, bestand die Stadt seinerzeit aus einer einzigen langen Strasse, die sich längs des Gestades hinzog. Späterhin, beim Anwachsen der Stadt, baute man die neuen Häuser auch auf ansteigendem Terrain, das durch Sprengungen geebnet wurde, ferners in den gegen die See zu sich öffnenden Thälern und Wasserläufen (Quebradas) zwischen den Hügeln, sowie endlich auch auf dem durch Anschüttungen gewonnenen Lande.

Ein steiler Felsvorsprung, Cueva del Chivato, theilt die Stadt in zwei Theile. Westlich liegt der ältere Stadttheil, El Puerto genannt, mit den wichtigsten öffentlichen und commerciellen Bauten, von welchen insbesondere der grossartige Zollspeicher, das Zollamt und der Kuppelbau der Börse hervorzuheben sind. In dieser untern Stadt wickelt sich der ganze Geschäftsverkehr ab. El Puerto besitzt überdies eine Anzahl von Schiffswerften und einen Hafen, der

durch den vorliegenden Molo gegen den Seegang der Rhede geschützt ist. Die Hauptkirche befindet sich auf der Plaza de la Municipalidad, dort ist auch das Standbild des Admirals Lord Cochrane.

Manche der neueren Bauten erinnern an ähnliche der nordamerikanischen Städte. Auf dem Cerro Alegre, über der Stadt, liegen die meist villenartigen Häuser der englischen und deutschen Kaufleute und die protestantische Kirche. Im östlichen Stadttheil, El Almendral, sind die Häuser zumeist einstöckig. An der Plaza Victoria liegt ein Theater, im östlichen Theile des Almendral der Staatsbahnhof.

Eine Verbindungsbahn mit zahlreichen Haltestellen führt vom Staatsbahnhof längs des Quais zum Hafen. Am Quai befindet sich der Membrillo, ein hübscher Spaziergang mit Ausblick auf den Hafen und dessen Befestigungen.

Die Strassen sind mit Gas oder elektrisch beleuchtet; die Hauptstrasse, Calle Esmeralda, führt parallel zum Quai. In dieser belebtesten Verkehrsader Valparaisos sind zahlreiche stattliche Auslagen, Bankinstitute und Consulate zu finden. Eine Wasserleitung versorgt die Stadt mit Wasser, ein ausgedehntes Tramwaynetz zieht sich vom Fort Baron zum Zollamt. Eigenthümlich ist, dass die gleichmässig uniformirten Tramwayconducteure — weiblichen Geschlechtes sind; die Guttaperchamarken der Gesellschaft von 2½ und 5 Centavos dienen als Scheidemünze, wenn auswärtige Kriege und innere Unruhen die Staatsfinanzen in Unordnung bringen.

Die vielen Quebradas schneiden tief zwischen die Hügel ein und führen in ihrem Grunde Bäche, welche im Winter oft zu reissenden und mächtigen Sturzbächen anschwellen und alljährlich einige Ranchos (Hütten) zerstören. Am Quebrada San Augustin liegt das zweite Theater der Stadt, welches, auf dem Grunde eines verlassenen Convents erbaut, vor mehreren Jahren abgebrannt ist, seither jedoch wieder aufgebaut wurde.

Die stattliche Victoriakirche mit eleganten Colonnaden, die palastartigen Wohnhäuser, wie beispielsweise der in florentinischem Stile erbaute Palast der Familie Edwards, grosse Bankhäuser und reiche Clubs verleihen der Stadt ein prächtiges Aussehen. Der Gesammteindruck wird noch gehoben durch die grossstädtischen Kaufläden mit ihren hübschen Auslagen und durch das lebhafte Treiben auf den Strassen, das sich bis in die Nacht fortsetzt und bei den allabendlichen Strassenconcerten seinen Höhepunkt erreicht. Bei diesen Concerten, die von 8½ bis 9½ Uhr Abends dauern, sind die Damen sehr luxuriös und nach der neuesten Pariser Mode gekleidet.

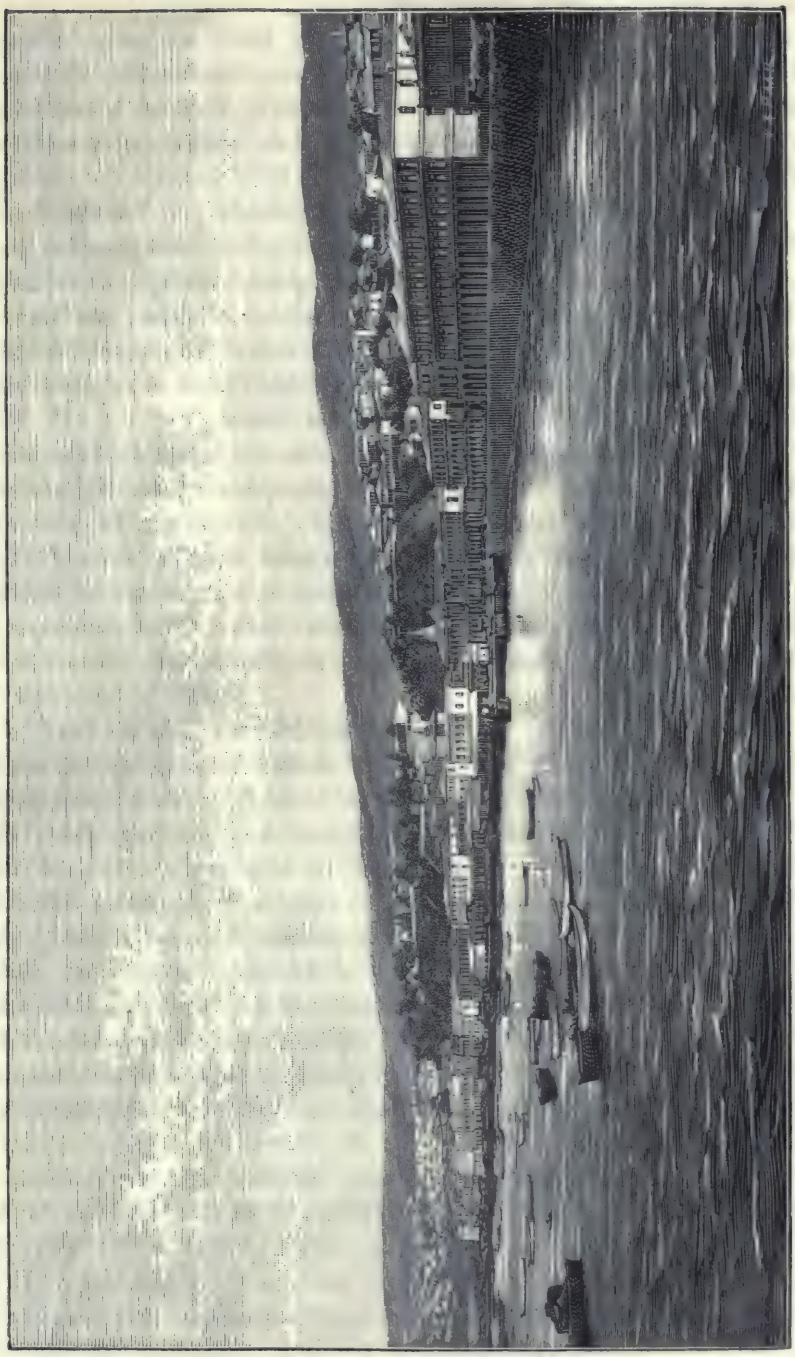
Valparaiso hatte nach dem Census von 1885 bereits 104.952 Einwohner. Das Gros derselben ist spanischer Herkunft, bei den unteren Classen des Volkes finden sich noch Spuren der Ureinwohner des Landes, der indianischen Araukaner. Der Handel der Stadt liegt zumeist in den Händen englischer und deutscher Kaufleute. Die deutsche Colonie, welche in Valparaiso eine sehr geachtete und hervorragende Stelle einnimmt, besitzt einen Turnverein mit eigenem Clubhaus. Oesterreich-Ungarn, von dessen Unterthanen in ganz Chile nur 674 ansässig sind, findet sich in Valparaiso nur spärlich vertreten.

Unter den Wohlthätigkeitsanstalten sind hervorzuheben: das städtische Hospital, ein eigenes Blatternspital, ein Armen- und ein Waisenhaus. An wissenschaftlichen Instituten bestehen in Valparaiso ein theologisches Seminar, eine Marine-Akademie mit 70 Schülern und einer maritimen Bibliothek, ein Lyceum mit 500 Schülern und ein Museum. Das letztere wurde im Jahre 1878 durch die Initiative des Rectors des Lyceums, Eduard de la Barra, gegründet und ist in fünf grossen Sälen des Lyceums installirt. Es zerfällt in drei Sectionen: Zoologie und Paläontologie, Mineralogie und Ethnologie. Mit dem Museum ist auch eine bakteriologische Untersuchungsanstalt verbunden.

In Valparaiso erscheinen vier grosse Tagesblätter mit einer Totalauflage von 20.000 Exemplaren. Eines dieser Blätter, „El Mercurio", hat bereits mehr als ein halbes Jahrhundert hinter sich. Ueberdies besteht seit mehreren Jahren eine Vereinigung der Seeofficiere, der Circulo Naval, der eine vortreffliche, fachwissenschaftliche Zeitschrift, die „Revista de la Marina", veröffentlicht.

Am nordöstlichen Ende der Bai von Valparaiso, mit der Eisenbahn leicht zu erreichen, liegt der reizende Badeort Viña del Mar, welcher zahlreiche Villen mit schönen Gärten und einige elegante Hôtels besitzt. Im Jahre 1586 wurde das Eigenthumsrecht von Viña del Mar, das nur aus einem Weinberg bestand, um 150 Pesos angekauft, derzeit kostet der Quadratmeter 10 Pesos. Viña del Mar ist als Badeort sehr beliebt, und daselbst werden auch jährlich Wettrennen abgehalten.

Das Anlaufen des Hafens von Valparaiso ist mit keinerlei Schwierigkeiten verbunden; auf Punta Angeles befindet sich ein weithin sichtbares Leuchtfeuer, eine rothe selbstthätige Signalboje kennzeichnet die auf 280 *m* von der genannten Spitze liegende Untiefe Buoy Rock. Bei heftigen Nordwinden ist es räthlich, in See zu bleiben, weil diese das Land mit Nebel verdecken und im Hafen einen heftigen Seegang erzeugen, der die Schiffe gefährdet. Das bevorstehende Eintreten von Nordwetter, das sich durch das Sinken des Barometer-



Valparaiso.

standes unter 755 *mm* anzeigt, wird vom Hafenamt durch Hissen zweier Ballons auf dem Flaggenstocke der Börse angezeigt, worauf die Dampfer in See zu gehen pflegen, um daselbst das Aufhören des Nordwindes abzuwarten. Im Winter, das ist vom Mai bis October, herrschen die Nordwinde vor, in den übrigen Monaten aber südliche Winde.

Die Rhede besitzt an ihrer Einfahrt über 50 *m*, bei den Quais 9 *m* Tiefe. Bei nördlichen Winden hält der Ankergrund ziemlich gut, bei Winden aus entgegengesetzter Richtung aber weniger zuverlässig. Der Vertäuungsort der Schiffe wird denselben fallweise vom Hafenamt bestimmt, nur die regelmässig verkehrenden Dampfer haben ihre ständigen Bojen. Die chilenischen Kriegsschiffe liegen nahe der Westküste der Bucht, im sichersten Theile der Rhede.

Zwei concurrirende Schleppergesellschaften haben die Erlaubniss erhalten, ausserhalb des gewöhnlichen Ankerplatzes zwei Bojenreihen zu legen, die gegen Bezahlung von je 2½ Pesos per Tag benützt werden können. Diese Gesellschaften verfügen über ein vortreffliches Flottantenmateriale und einige kleinere Dampfer, und leisten den Schiffen manchen nützlichen Dienst, wie beispielsweise Wasserversorgung, Schleppen und Vertäuarbeiten, sowie auch Hilfe bei Seenoth und und Bränden.

An der Westküste der Bucht, wo sich die schönen und modernen Zollspeicher befinden, wurde ein eiserner Molo auf cylindrischen Trägern erbaut. Dieser Molo, Fiscale benannt, besitzt einen polygonalen Kopf, welcher mit einem Absatze treppenförmig gegen die See abfällt und für das Anlegen der Boote dient. Im Grunde der Rhede, in Almendral, befinden sich noch mehrere Anlegeplätze, darunter zur Benützung bei Seegang eine schwimmende Anlände, doch ist bei nördlichen Winden jeder Bootsverkehr zwischen Schiff und Land geradezu ausgeschlossen und bei anderen, frischeren Winden sehr erschwert. Nachtsüber dürfen, um das Schmuggeln hintanzuhalten, nur Kriegsboote und die Boote der Finanzbehörde verkehren. Letztere können aber gegen Vergütung auch von Privatpersonen zur Beförderung im Hafen benützt werden.

In der Nähe des eisernen Molos befinden sich zwei Balancedocks. Das Santiago-Dock ist 90·8 *m* lang und 27·4 *m* breit, das Valparaiso-Dock 60 9 *m* lang und 24·4 *m* breit; ersteres eignet sich zur Aufnahme von Schiffen bis zu 4000 *T*, letzteres für Schiffe von 2200 *T* Deplacement. Die Gesellschaft, der diese beiden Doks gehören, beabsichtigt, ein drittes, grösseres Dock aus Eisenconstruction herzustellen,

in welchem auch die Panzerschiffe der chilenischen Kriegsmarine werden Aufnahme finden können.

Valparaiso ist der erste Hafenplatz von Chile, einer der bedeutendsten Knotenpunkte der Schiffahrt im stillen Ocean. Es vermittelt fast ausschliesslich den Verkehr der Hauptstadt Santiago de Chile, welche mit ihren 200.000 Einwohnern, als Sitz der Regierung und Centralstation der Eisenbahnen, die von hier nach Valparaiso (187 *km*) und nach Süden führen, das ergiebigste Absatzgebiet des Landes für fremde Waaren bildet.

Seine reichen und creditfähigen Handelshäuser versorgen zum grossen Theile die übrigen Küstenplätze mit auswärtigen Fabrikaten. So kommt es, dass über Valparaiso heute noch bei 70% der fremden Einfuhr ins Land kommen, und in früheren Jahren war das Verhältniss sogar weit günstiger. Die übrigen chilenischen Häfen, namentlich die von hier weiter entfernten, befreien sich allmählich von dem Zwischenhandel Valparaisos; die Hauptimportfirmen desselben errichten überall Zweiggeschäfte, und diese beziehen die Waaren grösstentheils direct von dem Productionslande.

Auch Santiago wird sich nach Vollendung der transandinischen Bahn nach Argentinien zum Theile wenigstens der Vormundschaft Valparaisos entziehen.

Die einst herrschende Rolle in der Ausfuhr Chiles hat Valparaiso schon lange verloren, denn der Hauptsitz der Production des Staates sind nicht mehr die dicht bevölkerten Ackerbaudistricte zwischen 32°—43° südlicher Breite, sondern die Mineralzone des regenlosen Nordens, wo sich „Caliche", die Salpeterfelsen, in unerschöpflichen Mengen finden. Doch hat bis in die letzte Zeit Valparaiso auch in der Ausfuhrstatistik einen hervorragenden Platz dadurch eingenommen, dass im Wege des Küstenhandels aus dem Süden die landwirthschaftlichen Producte, aus dem Norden die Bergproducte dorthin für den Handel ins Ausland zusammenflossen. Auch hierin hat eine Aenderung stattgefunden, der directe Verkehr ist an die Stelle des indirecten getreten und der Antheil von Valparaiso an dem Ausfuhrhandel Chiles 1889 auf 14% herabgesunken.

Der wichtigste Artikel der Ausfuhr von Valparaiso ist Getreide, und zwar gehen Weizen und Braugerste nach England, Weizenmehl nach den anderen südamerikanischen Staaten. Kupfer, dessen Bedeutung für Chile durch die amerikanische Concurrenz gesunken ist, geht von dem Schmelzwerke zu Santiago über Valparaiso nach England und Deutschland (1885 53.000 *q*), Schafwolle geht nach Frankreich, England und Deutschland. Auch Guano wird in abnehmenden Mengen über Valparaiso ausgeführt.

Die Einfuhr von Valparaiso findet auf eigene Rechnung der dortigen Importhäuser statt, von denen eine Anzahl Filialen grosser europäischer Firmen sind.

Die grossen Mengen der billigen Baumwollwaaren, welche die hiesige Bevölkerung verbraucht, kommen aus England, geringere bedruckte Baumwollstoffe auch aus der Union, feine Waaren aus Deutschland.

Baumwollene und halbwollene Hosenstoffe, Shawls, Wirkwaaren sendet Deutschland, baumwollene bedruckte Taschentücher England und die Schweiz, feine Tücher England und Belgien, wohlfeile Qualität Deutschland.

Theure Modeartikel liefert Frankreich.

Rohzucker (1887/88 157.000 *q*) kommt meist aus Peru, einiges auch aus Java, und ist zum Theile für den unmittelbaren Consum der armen Bevölkerung bestimmt.

In raffinirtem Zucker (1887/88 107.300 *q*) beherrscht Deutschland den Markt, weil die Frachtsätze von Hamburg her sehr günstig sind.

Eisen und Eisenwaaren kommen zum grössten Theile aus England.

In Maschinen finden wir hier neben England die Union und Deutschland, in eisernen Nägeln die Union.

Cement, Zündhölzchen, Kerzen und Druckpapier liefert Deutschland.

Der Einfuhr- und der Ausfuhrhandel von Valparaiso sind in verhältnissmässig wenigen Händen concentrirt, die betheiligten Handelshäuser sind sehr solid fundirt und leiten ihren Geschäftsbetrieb in sehr conservativer Weise.

Der auswärtige Handel von Valparaiso betrug:

	Einfuhr	Ausfuhr
1889	45,752.290 Pesos	9,691.920 Pesos
1888	43,509.940 „	12,355.081 „
1887	36,826.287 „	13,194.396 „

Die wichtigsten Verkehrsländer sind Grossbritannien, Deutschland, das seinen Handel auf Kosten von Frankreich ausbreitet, Frankreich und die Vereinigten Staaten.

Grösser als die Umsätze des auswärtigen Verkehres sind in Valparaiso die des Küstenhandels, welcher 1888 in der Zufuhr 22,383.600 Pesos oder ein Viertel und in der Ausfuhr 47,344.615 Pesos, also mehr als die Hälfte des gesammten Küstenverkehres der Republik erreichte.

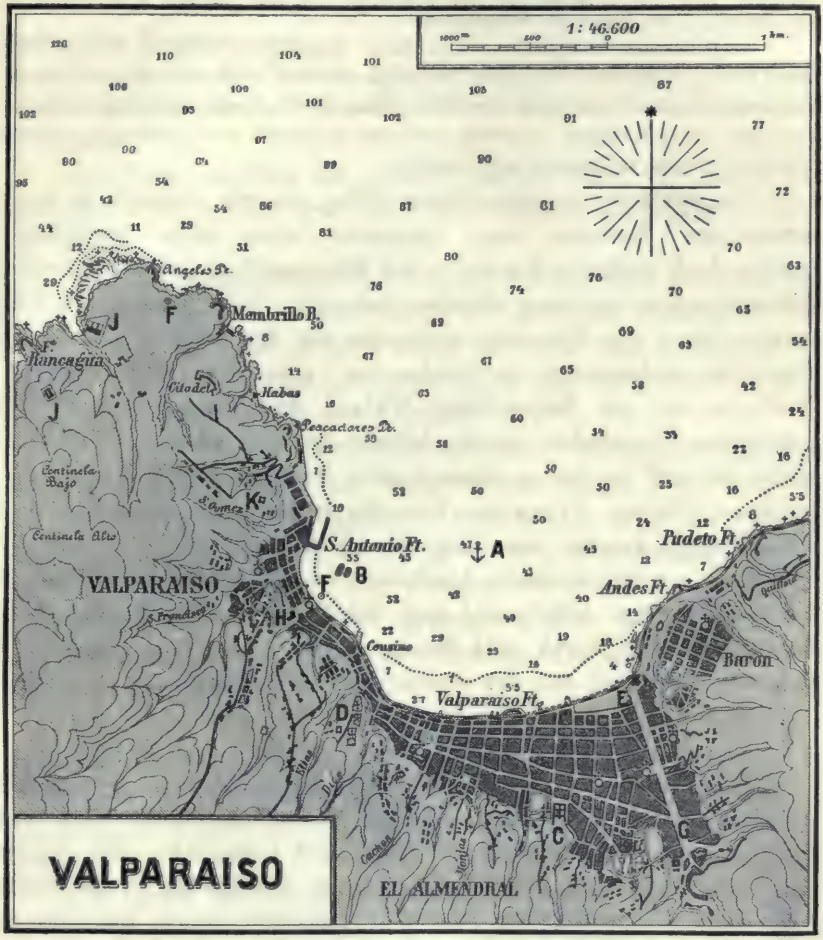
Die bedeutendsten industriellen Etablissements von Valparaiso sind die Werkstätten der Staatsbahn, eine grosse Giesserei und Maschinenwerkstätte, eine Wagenfabrik, eine Zuckerraffinerie und Spiritusbrennerei (in Viña del Mar), zwei Bierbrauereien, eine Tabakfabrik und Mineralwasserfabriken.

Der Verkehr der handelsthätigen Schiffe betrug 1888 1460 Dampfer mit 1,392.189 *T* und 1062 Segler mit 810.625 *T*, zusammen also 2522 Schiffe mit 2,202.805 *T*. Die wichtigsten Flaggen sind die englische, die chilenische, die deutsche und die französische. Valparaiso und die Küsten Chiles überhaupt bieten auch Segelschiffen lohnende Frachten.

Der Hafen von Valparaiso wird von einer Reihe regelmässiger Schifffahrtslinien angelaufen. Die wichtigste ist die Pacific Steam Navigation Company, welche von Liverpool aus über Bordeaux und Lissabon bis Callao geht und in 40 Tagen Valparaiso erreicht; der „Kosmos“ braucht von Hamburg her 56 Tage; dieser und die Hamburg-Pacific-Dampfschiffslinie gehen nach Norden bis Centralamerika.

Zu nennen sind ferner die Compagnie maritime du Pacifique (Bordeaux) und die unregelmässig verkehrende Greenock Steamship Company oder Gulf Line (Glasgow-Liverpool), Pacific Mail Packet Service (Panama-Valparaiso), die Compañia Sudamericana mit dem Sitze in Valparaiso, welche an der Küstenschifffahrt zwischen Puerto Montt und Callao participirt und dafür von der chilenischen

Valparaiso (Sonden in Metern).



A Ankerplatz, **B** schwimmende Docks, **C** Hospital, **D** Friedhöfe, **E** Eisenbahnstation, **F** Leuchtfeuer, **G** Estero de la Delicias, **H** Börse, **J** Pulvermagazine, **K** Artillerie-Baracken.

Regierung mit 206.000 Pesos subventionirt ist; endlich die Compañia Armadores de Valdivia.

Zur Beförderung der Post von und nach Europa bedient mansich mit Vorliebe der Pacific Steam Navigation Company, welche durch die Magelhaensstrasse geht. Der Weg über die Landenge von Panama ist nicht so verlässlich. Die Vollendung der transandinischen Bahn über den Uspalatta Pass (3190 *m*) wird gestatten, dass

die Briefe von Bordeaux über Buenos Aires statt in 37 Tagen schon in 26 Tagen in Valparaiso ankommen werden.

Den Telegraphenverkehr mit der Union und Europa besorgt die „West-Coast of America Telegraph Company" über Galveston. In zweiter Linie benützt man die Leitungen über Panamá-Jamaica und über Buenos Aires. Valparaiso besitzt ein dichtes Telephonnetz.

Von Bankinstituten sind zu nennen: eine Filiale der Banco National de Chile und die Banco de Valparaiso.

In Valparaiso unterhalten Consulate: Argentinien, Belgien, Bolivia, Brasilien (G.-C.), Columbia, Costarica, Dänemark (G.-C.), Deutsches Reich, Canada, Frankreich, Grossbritannien, Mexico, Niederlande (G.-C.), Oesterreich-Ungarn (G.-C.), Paraguay, Peru, Portugal, Russland, Salvador, Schweden und Norwegen, Schweiz Uruguay, Vereinigte Staaten von Amerika.

Die anderen wichtigeren Häfen Chiles, die, wie erwähnt, in ihrem auswärtigen Verkehre von Valparaiso immer mehr unabhängig werden, sind: im Süden Valdivia, der Mittelpunkt zahlreicher deutscher Niederlassungen und einer lebhaften Industrie; Talcahuana, mit Valparaiso durch eine Eisenbahn verbunden, hat den besten Hafen an der Westküste Südamerikas; im Norden von Valparaiso sind Cochimbo, Caldera und die Salpeterhäfen Taltal, Antofagasta, Ausgangspunkt einer Eisenbahn, welche bereits die Grenzen von Bolivia erreicht hat und ins Innere dieses Landes fortgesetzt wird, Tocopilla, Iquique, Junin, Pisagua. Von den letzteren behauptet Iquique den Vorrang, welches unter den 20° 12′ 30″ südlicher Breite an der Spitze einer weiten sandigen Landzunge liegt. Der Hafen, in welchem die Schiffe guten Ankergrund und Schutz gegen die Südwestwinde finden, die hier durch acht Monate im Jahre wehen, breitet sich zwischen der Stadt und der gleichnamigen Insel aus.

* * *

Die Küstenwüste der Salpeterregion setzt sich nach Norden hin weiter fort; aber in Peru unterbrechen hie und da Thäler mit grosser Fruchtbarkeit und Schönheit die Sand- und Felseinöde. Sie werden durch die Bäche und Bergströme gebildet, welche die schmelzenden Schneemassen der Cordillere oder die Regengüsse speisen, die während eines Theiles des Jahres im Innern fallen.

Die Küstenplätze, die am Ausgange der grösseren dieser Thäler oft inmitten einer trostlosen Umgebung liegen, weil durstige Sandmassen die Gewässer aufsaugen, bevor sie das Meer erreichen, sind fast alle Ausgangspunkte von Eisenbahnlinien, die am Fusse der eigentlichen Cordillere enden, aber schon auf kurze Strecken bedeutende Steigungen zu überwinden haben.

Wir nennen hier Arica, den Hafen von Tacna, dann Molendo, den Ausgangspunkt der Südbahn von Peru, deren Geleise in einer Höhe von 4751 *m*, also fast in einer Horizontallinie mit dem Gipfel des Montblanc, die Cordillere überschreiten und den Reisenden in zwei Tagen nach Puno an die felsigen Ufer des hellblauen Titikaka-Sees bringen, dessen Spiegel höher liegt, als das Kaiserkreuz auf der Spitze des Grossglockners.

Die Ausfuhr der Producte Perus und der Transitogüter Bolivias umfasst Alpacca- und Schafwolle, Silber, Kupfer, Zinn, Chinarinde und Coca.

Drei Tage, nachdem der Dampfer des „Kosmos" die Rhede von Mollendo verlassen hat, geht er in dem schönen Hafen von Callao vor Anker.

An der sturmgepeitschten Küste der Union würde der Hafen von Callao kaum einen besseren Namen als den einer Ankerstelle verdienen; aber in diesen Breiten wehen nur Süd- und Südwestwinde, und gegen diese ist Callao geschützt durch eine vorspringende Landzunge und die hohe Insel San Lorenzo.

Hier empfangen uns herrliche Hafenwerke, kostspielige steinerne Molos und hölzerne Piers, auf denen Schienen liegen, dann ein Dock mit Dampfkrahn. Die Hafengebühren sind mässig, aber die Stadt ist schmutzig. Callao, dessen Gründung Pizzaro, der Eroberer Perus, ausgewählt hat, ist der wichtigste Hafen von Peru, der Piräus des 3 *km* weit entfernten Lima, der berühmten „Stadt der Könige", und mit diesem durch zwei Eisenbahnen verbunden; drei Eisenbahnen ziehen seit Jahren längs der Küste hin.

Der Ausbau der Eisenbahn Callao-Oroya, die bis Chicla in die Höhe von 3725 *m* reicht, wird gegenwärtig eifrig betrieben, und in Kürze hofft man die letzten 30 *km* zu überwinden, welche an die Mündung des 4792 *m* hoch gelegenen Cordilleren-Tunnels führen, der fertig ist.

Die Course der Personenschiffe der deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos" enden in Callao; von dort muss man die „Küste hinunter", wie die Leute hier sagen, bis Panamá die Schiffe der englischen Pacific Mail Packet Service benützen.

Wir berühren auf der Fahrt nach Panamá den jungen aufstrebenden Hafen Paita, in dessen Nähe die reichen Petroleumlager des Küstenplatzes Talara durch eine englische Compagnie ausgebeutet werden. Wir laufen auch in den Fluss Gayas ein, an dessen rechten Ufer, 60 Seemeilen vom Meere entfernt, Gayaquil liegt.

Dieser Hafen von Ecuador, der wichtigste Verschiffungsplatz der Welt für Cacao (1890 164.536 *q*, 1889 116.753 *q*), und der Ausgangspunkt einer Eisenbahn nach Riobamba, ist bei den Seefahrern nicht beliebt; der Ort ist ungesund, die Strassen starren von Schmutz und die Zollbeamten chicaniren den Capitän, der nur am Vormittage durch wenige Stunden löschen darf. Der Reisende aber freut sich des so lange entbehrten Anblickes einer reichen Vegetation, denn hier beginnt die Regenzone, und er kauft ein Paar Dutzend der durch ganz Südamerika berühmten piñas blancas oder Ananas von Gayaquil.

Noch 4 Tage dauert die Fahrt, bis wir die schöne und malerische Bucht von Panamá erreichen, wo wir auf die Dampfer der amerikanischen Pacific Mail Steamship Company umsteigen, die den Dienst zwischen Panamá und San Francisco besorgen. Wir halten unter anderen in Punta Arenas, das in kurzer Zeit eine Eisenbahn mit dem caraibischen Meere verbinden wird, in Corinto, dem Haupthafen von Nicaragua, von wo uns eine Bahn an den See von Nicaragua bringt, in San José, in Champerico, in Acapulco, dem schönsten Hafen der Westküste Mexicos, wo in der Zeit der spanischen Herrschaft die eine Galeere landete, welche den Handel zwischen den Philippinen und Amerika zu vermitteln hatte; dann laufen wir in die ziemlich sichere Rhede von San Blas ein, das in Eisenbahnverbindung mit Mexico steht, und erreichen endlich San Francisco.

San Francisco.

Südlich vom 38. Grade nördlicher Breite wird das westamerikanische Küstengebirge durch einen tiefen Einschnitt, die Bai von San Francisco, unterbrochen.

Die Einfahrt dieser seeartigen grossen Bai bildet ein fünf Meilen langer und eine Meile breiter Canal, der das „Goldene Thor" („Golden Gate") genannt wird. Wer hinter diesem klangvollen Namen landschaftliche Reize vermuthet, wird sich durch den Anblick der kahlen und öden, gelblich gefärbten Felsen, welche die Bai einsäumen und keinerlei Spur von Vegetation tragen, sehr enttäuscht finden. Das Bemerkenswertheste des Goldenen Thores sind die Seal Rocks, drei Felsklippen, welche an der Südseite der Canaleinfahrt liegen und im Sommer von einer grossen Zahl Robben bevölkert sind. Diese Thiere geniessen staatlichen Schutz, indem ein Gesetz dieselben vor Nachstellungen der Jäger sichert.

Die 65 Seemeilen lange und fast ebenso breite Bai, in welche die beiden grossen Flüsse Californiens — der Sacramento und der San Joaquin — münden, wird durch zwei Halbinseln gebildet, deren nördliche aus schroffen und meist baumlosen Felsen besteht, welche gegen die See steil abfallen. Die südliche Halbinsel ist etwas über 30 *km* lang, besitzt den Charakter von Dünen und in der Mitte einen bis zu 280 *m* hohen Sandgebirgsrücken. Auf der östlichen Seite des letzteren und gegen das Ende der Landzunge, also im Innern der Bai, liegt unter 37° 47′ nördlicher Breite und 122° 25′ westlicher Länge die Stadt San Francisco, die Hauptstadt Californiens.

In der Bai liegen überdies noch mehrere Städte und Ortschaften, sowie drei Inseln: das stark befestigte Alcatraz Island dem goldenen Thore gegenüber, nördlich hievon das gleichfalls befestigte Angel Island und südöstlich von Alcatraz die Insel Yerba Buena. Die ehemals der Schiffahrt gefährliche Untiefe „Blossom Rock" wurde 1870 durch einen deutschen Ingenieur (Oberst J. v. Schmidt) nach Ueberwindung mehrfacher Schwierigkeiten mittelst einer grossen Mine gesprengt.

Die Bai von San Francisco wurde im Jahre 1769 entdeckt, und zwar nicht von der See aus, sondern durch eine Landexpedition. Vielleicht wurde sie von den Seefahrern nur deshalb so lange übersehen, weil das die Einfahrt bildende und relativ enge Goldene Thor oftmals von Nebel verhüllt ist. Im Jahre 1767 veranlasste der Vicekönig von Mexico, Marquis de Croix, die Colonisation der californischen Küste durch Mönche vom Orden des heiligen Franz. Die Anregung zur Colonisation bot das wachsende Interesse Englands und Frankreichs an dieser Provinz, welches durch die Expeditionen Cooks und Bougainvilles bethätigt wurde, sowie auch die Thatsache, dass sich Russland im Norden des Continents festsetzte. Das Land wurde in drei Theile getheilt und für die bekannten Häfen San Diego und Monterey je eine Mission bestimmt. Nach San Diego waren drei Schiffe entsendet, die jedoch gegen den andauernden Gegenwind, welcher daselbst durch Monate vorherrschte, nicht aufkamen, weshalb die Expedition ihre Reise zu Lande fortsetzte. Sie erreichte nicht den Bestimmungsort, machte aber die wichtige Entdeckung der ausgedehnten Bai, die nach dem Ordensheiligen der Mönche „San Francisco“ benannt wurde.

Am 17. September 1776 wurde nordwestlich von der jetzigen Stadt ein spanischer Militärposten, das Presidio, und im nächstfolgenden Monate die Mission San Francisco de Dolores gegründet, deren Gebäude noch jetzt im Südwesten der Stadt stehen. Die Niederlassung blieb jedoch unbedeutend und vom Strome der Weltereignisse unberührt; noch 1830 bestand die Besatzung des Presidio aus 50 Soldaten und die Gesammtbevölkerung der Niederlassung aus nur 200 Ansiedlern. Vier Jahre später wurde die Mission säcularisirt und 1846 das Land durch ein Kriegsschiff der Vereinigten Staaten von Nordamerika annectirt. Im Jahre 1848 zählte die Ortschaft, die unter dem Namen San Francisco bekannt zu werden begann, etwa 2000 Einwohner.

Die Entdeckung der Goldlager Californiens am Sacramento-Fluss (1848 durch den Schweizer Hauptmann Sutter), bewirkte, dass von allen Seiten Einwanderer nach San Francisco zuströmten, so dass die Stadt Ende 1849 schon 20.000 und drei Jahre später bereits 35.000 Einwohner zählte. Bezeichnend ist, dass in der letzteren Zahl nur 5245 Personen weiblichen Geschlechtes inbegriffen waren. Nach San Francisco kommende Schiffe wurden oft von ihren Matrosen, die „Goldwaschen“ gingen, verlassen; manchmal folgten ihnen sogar die Capitäne, so dass eine Zeit lang 300 bis 400 Schiffe unbemannt im Hafen lagen.

San Francisco wurde nun begreiflicherweise ein Sitz des Lasters, ganze Vermögen wurden ebenso rasch, wie sie gewonnen worden waren, wieder im Spiele verloren. Den Goldwäschern lief das edle Metall in fabelhaften Massen durch die Hände, wenig oder nichts blieb in denselben zurück. Der mehrjährigen Anarchie, die jedoch den materiellen Aufschwung der Stadt nicht zu hindern im Stande war, wurde durch „Vigilance Committees“ (von den Bürgern gebildete Ueberwachungsausschüsse) ein Ende gemacht. Diese Ausschüsse, deren summarisches Verfahren von schonungsloser Energie begleitet war, wirkten so wohlthätig, dass die Ordnung in kurzer Zeit hergestellt wurde und die Stadt jetzt sehr gut verwaltet ist.

Die in den ersten Jahren nach der Entdeckung des Goldes in Californien errichteten hölzernen Bauten wurden mehr als einmal durch Feuer schwer mitgenommen. Die Feuersbrunst vom 4. Mai 1850 richtete einen Schaden von nahezu 3 Millionen Dollars an; die im nächsten Monate ausgebrochene Feuersbrunst war

noch verderblicher, indem sich der von ihr angerichtete Schaden auf etwa 4 Millionen Dollars belief.

Die seinerzeit äusserst ergiebigen Goldfunde lockten durch viele Jahre immer neue Zuzügler in grossen Schaaren an. Die Bevölkerungszunahme San Franciscos betrug in den Jahren 1860 bis 1870 etwas über 164%, jene der Stadt Oakland, die auch in der Bai und der Stadt San Francisco gegenüber liegt, sogar 615%. Jetzt, kaum ein halbes Jahrhundert nach der Entdeckung der californischen Goldfelder, zählt San Francisco über 350.000 Einwohner.

Die äussere Physiognomie der Stadt sowie alle inneren öffentlichen Einrichtungen geben dem Fremden, der etwa die Union von Westen her betritt, sofort das richtige Bild von der unvergleichlich raschen und eigenartigen Entwicklung amerikanischer Städte. Ausser New-York und Chicago hat wohl keine zweite Stadt der Union sich so rasch emporgearbeitet, wie San Francisco, in Californien „Frisco" genannt.

Vom Meere aus gesehen, bietet die Stadt einen eigenartigen, doch nicht gerade malerisch zu nennenden Anblick. Sandhügel, von breiten Strassen in gerader Richtung durchzogen, die Häuser braun, der Sand gelb: dies Alles gibt ein wenig farbenreiches, mitunter sogar ein eintöniges Bild. Der Stadttheil am Ufer der Bai besteht zumeist aus Bretterhütten und Tavernen mit holprigen und staubigen Strassen; Fronten kleinerer, einstöckiger Backsteinhäuser bilden den Uebergang zu den palastartigen Bauten, an denen San Francisco ziemlich reich ist.

Der Bauplan der Stadt ist der in den Vereinigten Staaten allgemein gebräuchliche; regelmässige, rechtwinklige Häuserblöcke, untereinander von gleicher oder annähernd gleicher Grösse, bilden langgestreckte geradlinige Strassen. Die bei den Ferry Slips beginnende Market Street, welche diagonal von Nordost nach Südwest angelegt ist, wird durch scheinbar unüberwindliche Terrainhindernisse von ihrer geraden Richtung nicht abgelenkt und liefert mit ihren bedeutenden Höhenverschiedenheiten den überzeugendsten Beweis, dass das Festhalten an geradlinigen Strassen in amerikanischen Grossstädten oft zur Manie wird. Die Market Street durchzieht in einer Länge von drei Kilometern die ganze Stadt und setzt sich sodann als Heeresstrasse zwischen den Bergen Blue Mountain und Las Papas fort.

Die Unebenheiten des Terrains wurden beim Baue der Häusergruppen und Strassen nach Thunlichkeit beseitigt, die hiebei gewonnene Erde wurde zur Anschüttung des Ufertheiles der Bucht verwendet. Das auf diese Art neugeschaffene Terrain schützt ein mächtiger Steinquai, der Sea Wall. Dieser Quai ist 20 *m* breit und 2½ *km*

lang, die Wassertiefe gestattet das Anlegen der grössten Seeschiffe dem Quai entlang.

Zu den bemerkenswerthesten Strassen der Stadt gehören die Montgommery und die Kearny Street, in welcher sich zahlreiche Prachtbauten befinden; die Montgommery Street ist gleichzeitig die fashionable Promenade. Die California Street ist der Sitz der Bankhäuser und der Makler, die Montgommery Avenue führt diagonal von der Strasse gleichen Namens bis in die Nähe der Governement Reservation. Die wichtigsten Strassen sind macadamisirt oder mit Basaltblöcken gepflastert, in den letzten Jahren begann man überdies auch einzelne Strassen zu asphaltiren.

Die in Californien häufigen Erdbeben und die grossen Kosten der Steinbauten sind die Gründe, weshalb die meisten Privathäuser aus Holz erbaut werden. Die Erdbeben zwingen überdies zur Herstellung von nur wenige Stockwerke hohen Bauten. Das in anderen Grossstädten der Union beliebte Aufthürmen von zehn und mehr Stockwerken, welches in Anbetracht der hohen Preise der Baugründe auch in San Francisco recht vortheilhaft wäre, muss daher in letzterer Stadt unterbleiben. Es ist wahrscheinlich nur den erwähnten Bauverhältnissen zu verdanken, dass das am 21. October 1868 (als bis jetzt heftigstes) beobachtete Erdbeben, zwar grossen Schrecken hervorgerufen und hie und da den Häusern einige Risse beigebracht, sonst aber keine weiteren Unfälle verursacht hat.

Man hat in San Francisco bei Ausführung der Holzconstructionen schon eine solche Fertigkeit erlangt, dass der Fremde es beim ersten Anblick nicht glauben will, ganze Strassenfronten hölzerner Häuser vor Augen zu haben. Der Baustyl der Häuser ist zumeist moderne Renaissance allerreichster Gattung, oftmals etwas überladen, immer aber so vorzüglich angestrichen, verkleidet und solid ausgeführt, dass die Täuschung leicht möglich ist. Das Innere der Häuser lässt jedenfalls an Bequemlichkeit nichts zu wünschen übrig, die neuesten Errungenschaften der Technik und Wissenschaft finden ausgedehnte Verwendung. Für Ventilation, Beleuchtung, Beheizung und Wasserleitung ist in allen Räumen bestens vorgesorgt; die kleinen Vorgärten mit ihrem reichen Schmucke halbtropischer Pflanzen sind mit duftenden, das Auge erfreuenden Blumenkörben zu vergleichen.

Auf Nob Hill stehen die prächtigsten Paläste der Stadt, die mit dem raffinirtesten Luxus eingerichteten Wohnstätten der Eisenbahn- und der Bonanzakönige *). Die öffentlichen Gebäude zeichnen sich seltener

*) Bonanza bezeichnet einen reichen Goldfund.

San Francisco.

durch ihre Schönheit, sondern eher durch ihre Grossartigkeit aus, wie beispielsweise das Rathhaus im Yerba Buena-Park und die neue Münze.

Die bergige Natur der Strassen erfordert häufig die Anlage von Treppen und Terrassen, die sich in ihrer zierlichen Holzconstruction ganz besonders hübsch ausnehmen und einen Schmuck der Strassen bilden.

San Francisco besitzt elf öffentliche, zum Theil in Parks umgewandelte Plätze, von welchen der Jefferson Square und der Lafayette-Park hervorzuheben sind. Ausserhalb der Stadt liegen der Bay View Park und der Golden Gate Park. Letzterer, dessen grösster Theil ehemals eine Treibsanddüne war, liegt im Westen der Stadt und dehnt sich bis an die Oceanküste aus. In der Mitte dieses Parks, der ein Areal von mehr als 400 *ha* bedeckt, befindet sich ein grosses Glashaus, das mit zum Theil seltenen tropischen und halbtropischen Pflanzen gefüllt ist. Die schattigen Spazierwege sind vortrefflich gehalten und sorgfältigst geebnet und bilden einen beliebten Erholungsort.

Die Kaufläden der Stadt sind glänzend ausgestattet, die daselbst zum Verkaufe ausgebotenen Gegenstände jedoch theuer, wie begreiflicherweise das ganze Leben in San Francisco. Es sind eben noch Ueberbleibsel aus der Zeit der Goldfunde und manche Aehnlichkeiten mit den damaligen Verhältnissen vorhanden; der Arbeitslohn ist nach europäischen Begriffen noch immer übertrieben hoch und das fieberhafte Treiben der Goldsucher durch eine nicht minder fieberhafte Thätigkeit und Arbeitsamkeit der städtischen Bevölkerung ersetzt. Die angesammelten Reichthümer sind auch jetzt nicht immer stabil und werden, wenngleich nicht mehr am Spieltisch, so doch oft nicht weniger schnell in allerlei abenteuerlichen Speculationen verloren.

Mit dem enormen Aufschwung, den die Stadt in den Jahren seit der Entdeckung des Goldes genommen hat, haben die Schulen gleichen Schritt gehalten. Die erste öffentliche Schule wurde im April 1849 errichtet, derzeit bestehen schon über 60 Freischulen für den Volksschulunterricht. Im Allgemeinen bestehen weit über 100 Unterrichtsanstalten. Zu diesen gehört an erster Stelle die California-Universität, die sich in Berkeley, auf der San Francisco gegenüberliegenden Seite der Bai befindet und in eine juridische und eine medicinische Facultät zerfällt. Mit letzterer ist auch eine zahnärztliche Abtheilung verbunden. Von den übrigen wissenschaftlichen Instituten sind hervorzuheben: Das Cooper Medical College, das Hahnemann

Medical College, das San Francisco Theological Seminary, die School of Mecanic Arts und die Academy of Sciences. Von den achtzehn öffentlichen Bibliotheken sind jene der Stadt mit 53.000 Bänden und die der Mercantile Library Association mit 52.000 Bänden die bedeutendsten. Die Bergbaubehörde besitzt eine reichhaltige und äusserst interessante Mineraliensammlung.

San Francisco hat an 100 Gotteshäuser; hievon sind 70 protestantische und 19 katholische Kirchen, 1 griechische (russische) Kirche und 7 Synagogen. Das Aeussere dieser Gotteshäuser ist mit Ausnahme der beiden katholischen Kathedralen wenig bemerkenswerth; die Kathedrale St. Patrick besitzt einen 73 *m* hohen Thurm, den höchsten der Stadt. Die Kirchhöfe liegen auf dem Kamme der Hügelkette im Westen von der Stadt, der schönste derselben ist der auf dem Lone Mountain. Die Lage dieses Kirchhofes bietet eine herrliche Fernsicht über die ganze Bai, das angrenzende Land und seewärts bis zur Gruppe der sechs Felseninseln Farrallones de los Frayles, die 23 Seemeilen vom Goldenen Thor entfernt liegen.

Die Gasbeleuchtung der Stadt besorgen zwei Gesellschaften, das Wasser wird durch die Spring Valley Company von San Mateo hergeleitet. Das Hauptrohr der Wasserleitung ist 23 Meilen lang, es hat einen Durchmesser von 1·12 *m*.

Die Stadt ist nach allen Richtungen von zahlreichen Pferdebahnlinien durchschnitten; sie besitzt überdies mehrere Drahtseilbahnen, deren Linien von Jahr zu Jahr an Ausdehnung zunehmen. Die Drahtseilbahn von Clay Street ist 2 Meilen lang und steigt bis zu einer Höhe von 36·6 *m*. Bau und Einrichtung dieser Bahn kosteten nahezu eine halbe Million Dollars.

Zu den Sehenswürdigkeiten San Franciscos gehört das vierstöckige, massiv steinerne und feuerfest gebaute Haus der Safe Deposit Company. Dieses birgt in seinem Erdgeschosse einen stählernen Depositraum, der 4600 Schubfächer zum Aufbewahren von Werthpapieren und Juwelen besitzt. Die Schubfächer, welche gegen eine relativ mässige Gebühr vermiethet werden, besitzen je zwei Schlösser, von denen das eine nur vom Besitzer und das andere nur vom Aufseher der Gesellschaft geöffnet werden kann, weshalb zum Oeffnen eines Faches immer Beide anwesend sein müssen. Für die Uebernahme und Uebergabe der Depositen stehen eigene Salons zur Verfügung, desgleichen befinden sich im Hause elegant eingerichtete Schreibzimmer für Damen und für Herren.

Das schönste und grösste Hôtel San Franciscos, gleichzeitig

eines der grössten der Welt, ist das mit einem Kostenaufwand von 3,250.000 Dollars erbaute Palace Hotel, welches 1200 Bewohner beherbergen kann. Das Gebäude zeichnet sich insbesondere durch seine zahlreichen Fenster aus, welche Bauart übrigens für alle Luxusbauten der Stadt charakteristisch ist. Um das sechsstöckige Haus gegen Erdbeben widerstandsfähig zu machen, wurde in dessen Mauern ein eisernes Gitterwerk eingefügt.

Von den zahlreichen mildthätigen Anstalten verdienen besondere Erwähnung: Das Marine-Hospital, das städtische Hospital, das Magdalenen-Asyl, die Besserungsanstalt und eine namhafte Anzahl von Waisenhäusern.

Bei dem kurzen Bestehen San Franciscos als grosser Stadt ist die Bevölkerung im Allgemeinen ungemein bunt und verschiedenartig. In dem kosmopolitischen Gepräge des Lebens, in welchem sich theilweise auch noch spanische Sitten und Gebräuche erhalten haben, tritt das Yankeethum einigermassen zurück. Das grösste Fremdencontingent stellt Irland, ihm zunächst steht Deutschland. Deutsche Schulen und Geselligkeitsvereine, eine reiche Unterstützungsgesellschaft für arme Einwanderer, ein eigenes Theater und der oft massgebende deutsche Einfluss auf die verschiedenen Zweige des socialen Lebens in San Francisco sind bezeichnend genug für das Ansehen und die Grösse der deutschen Colonie. Kleinere Einwanderercontingente stellen Spanien und Frankreich, sowie auch Oesterreich (Dalmatien).

Die zahlreichsten, gleichzeitig aber auch die unbeliebtesten Fremden im Weichbilde der Stadt, sind unstreitig die 30.000 Chinesen, deren Nationaltracht und deren Schriftzeichen auf den Aushängeschildern der Kaufläden San Francisco um einen fremdartigen Zug bereichern. Das chinesische Viertel, die „China Town", ist Wohnsitz der ärmeren Classen und der Arbeiter, es enthält auch deren Spiel- und Opiumhäuser. Die chinesischen Gastwirthe und Unternehmer pflegen mit Vorliebe ältere europäische Häuser anzukaufen, brechen aber sehr viele Durchgänge aus und bauen eine solche Unzahl von Anhängseln hinzu, dass ein Wirrsal von Räumen entsteht, in welchen die Bewohner eng zusammengepfercht hausen.

So lange Californien zu Mexico gehörte, waren daselbst keine Chinesen ansässig. Erst die Entdeckung des vielen Goldes daselbst und der Bau der ersten Pacificbahn zog die Chinesen ins Land. Anfangs wurden sie von amerikanischen Unternehmern als billige Arbeitskraft aus ihrer Heimat geholt, bald kamen sie aber frei-

willig. Sie verdienten nach ihren Begriffen in wenigen Jahren „Vermögen“ und bald stiegen die Fluthen der Einwanderer aus dem Reiche der Mitte auf viele Tausende, welche immer weiter gegen Osten vordrangen, aber streng an ihren Sitten festhielten. — Die nach Californien kommenden Chinesen, fast ausschliesslich Männer, lassen sich noch vor der Abreise aus ihrer Heimat als Mitglieder einer der sechs grossen Gesellschaften aufnehmen, die sich in San Francisco unter der Leitung höherer einflussreicher Chinesen befinden. Jede dieser Gesellschaften besitzt ihr eigenes grosses Gebäude; ihr Einfluss auf die Landsleute ist ein überaus grosser, er erstreckt sich auf dieselben sogar nach dem Tode — die Gesellschaften befördern nämlich die Leichen verstorbener Chinesen nach China zurück, weil jeder Chinese in der heimatlichen Erde ruhen will. Sie vermitteln auch die Einfuhr der vaterländischen Erzeugnisse, die sich in den zahlreichen Läden der China Town ebenso mannigfaltig vorfinden, wie in den grösseren Städten ihrer Heimat.

In San Francisco kann man keinen Schritt machen, ohne auf bezopfte Söhne des himmlischen Reiches zu stossen. Ihre heimatliche Gewohnheit, die Lasten an einer langen, über die Schulter gelegten Bambusstange zu tragen, verursachte in den belebten Strassen oftmals grosse Verkehrsstörungen, weshalb der Stadtrath die Anwendung dieser Tragstangen abschaffte. (Der Wortlaut dieser Verordnung war geeignet, die allgemeine Heiterkeit zu erregen: „It shall be unlawful for anybody to carry baskets upon sidewalks suspended on poles“, wörtlich: „Es ist verboten für Jedermann, Körbe zu tragen auf Trottoirs, die auf Stangen gehängt sind.“)

Im Chinesenviertel befinden sich zwei buddhistische Tempel. Der ältere ist dem „Josh“ (Dschosch) geweiht, im jüngeren, der 1871 erbaut wurde, wird der Gott des östlichen Gipfels, Pak Tie, verehrt. Die China Town hat auch ein eigenes ständiges Theater, in welchem von Morgens 10 Uhr an bis spät in die Nacht ohne Unterbrechung gespielt wird, doch wird ein Stück im Laufe des Tages nur selten zu Ende gebracht.

Die chinesische Einwanderung der Jahre 1853 bis 1874 überstieg 150.000 Köpfe, wodurch der in Californien seit jeher bestandene Antagonismus gegen die Chinesen sich mit der Zeit zu einer lebhaften Anti-Chinesen-Agitation verschärfte. Der Chinese lebt mit geringen Mitteln in kaum menschenwürdiger Weise, er verdrängt den weissen Arbeiter durch geringere Ansprüche, verhindert durch seine billige Arbeit die europäische Einwanderung und nimmt bei der Rückkehr

in die Heimat seine Ersparnisse mit sich. Diese stichhältigen Gründe förderten die Agitation gegen die chinesischen Einwanderer, welche zuerst zu weitgehenden Einschränkungen der Chineseneinwanderung und endlich zum empfindlichen Verbote der Leichenausfuhr führte. Im Frühjahre 1880 brach in San Francisco eine Chinesenhetze aus, die durch die Polizei und wieder entstandene Vigilance-Committees unterdrückt wurde. Als nun nach Abschluss des chinesisch-amerikanischen Vertrages von Peking den Vereinigten Staaten das Recht eingeräumt wurde, die chinesische Einwanderung zu reguliren und zu beschränken oder auch zeitweilig einzustellen, trotzdem aber binnen anderthalb Jahren nach Abschluss dieses Vertrages abermals 25.000 Chinesen nach San Francisco kamen, beschlossen 1882 beide Vertretungskörper der Union, die Chineseneinwanderung auf 20 Jahre zu verbieten. Als der Präsident Arthur dieses Gesetz mit seinem Veto belegte, entstand in den westlichen Staaten ein Entrüstungssturm. Ein im selben Jahre zu Stande gekommenes Gesetz, das die Einwanderung auf 10 Jahre verbietet, erhielt die Bestätigung des Präsidenten. Dieses Gesetz ist seit dem 5. August 1882 in Kraft und hat seither eine namhafte Abnahme der Zahl von chinesischen Einwohnern der Stadt bewirkt.

An der Ostküste der Bai von San Francisco liegen die Städte Oakland, Berkeley und Alameda, welche durch die Nähe und den weitgehenden Einfluss des mächtig anwachsenden San Francisco gewissermassen als Vorstädte der Goldstadt angesehen werden können.

Oakland, das malerisch inmitten immergrüner Eichen und gegenüber von San Francisco am San Antonio Creek liegt, besitzt an 35.000 Einwohner (1880). Ein mächtiger Quai, der 3350 *m* weit in die See und bis nahe an die Insel Yerba Buena reicht, ist das Ende der Central Pacific Railway, deren Passagiere und Güter daselbst auf die nach San Francisco abgehenden Ferry Boats überschifft werden. Dieser Quai trägt überdies grosse Kornspeicher und Stallungen für 500 Rinder. Zwei ähnliche Quais, die bis in tieferes Wasser reichen, liegen nördlich, beziehungsweise südlich der Einfahrt des Antonio Creek. Westwärts vom Quai und ziemlich in der Richtung desselben befindet sich ein auf elf mächtigen Pfählen erbautes Leuchthaus. Durch Oakland führt eine Eisenbahn, die an allen bedeutenderen Strassenecken Haltestellen besitzt und Eigenthum der Ferry Boats Company ist, deren Dampfboote zwischen Oakland und San Francisco verkehren. Das Eigenartige dieser Bahn ist, dass man dieselbe kostenfrei benützen kann. Die Eigenthümer lassen das Publicum auf

derselben frei fahren, weil ohnehin fast jeder Bewohner Oaklands täglich nach San Francisco hinüber fahren und dazu die Dampfboote der Gesellschaft benützen muss.

In Berkeley befindet sich die California-Universität, eine Sternwarte, eine Taubstummenanstalt und eine Blindenschule.

Fast alle Besucher San Franciscos reisen zu dem weltberühmten Mariposa-Haine mit den berühmten, an 100 *m* hohen Baumriesen (Mariposa Big Trees, Sequoia gigantea) und in das mehr als 100 engl. Meilen entfernte Yosemite-Thal. Letzteres ist eine an Naturschönheiten überreiche, etwa 12 *km* lange Schlucht am oberen Merced River, welche von senkrechten Granitwänden eingefasst wird, über die zahlreiche Wasserfälle stürzen (darunter der Yosemité-Fall, 2600 engl. Fuss hoch, der höchste Wasserfall der Erde). Das kaum seit 25 Jahren bekannte, im Urwalde prangende Yosemite-Thal wurde vom Staate angekauft, die Riesenbäume daselbst schützt ein Gesetz der Legislatur gegen jegliche Beschädigung, um diese herrliche Gegend vor dem Alles zerstörenden Vorgehen rücksichtsloser Goldwäscher zu bewahren.

In nächster Nähe San Franciscos, gegenüber den Seal Rocks, liegt ein kleines Observatorium, das Cliffhouse, von dessen Veranda man eine prächtige Fernsicht geniesst und das Treiben der Robben auf den Seal Rocks beobachten kann.

Das Klima San Franciscos ist ein ganz eigenartiges. Wenngleich die täglichen Schwankungen der Lufttemperatur mitunter ganz beträchtliche sind, so besteht doch in der mittleren Temperatur der Monate nur eine ganz geringe Differenz. Der wärmste Monat (September) und der kälteste (Jänner) differiren in ihrer Mitteltemperatur um nur 5° C. San Francisco besitzt vorherrschend eine neblige, doch nicht allzu feuchte Atmosphäre, die insbesonders während der Sommermonate des Morgens und Abends über der Stadt lagert und dieselbe mit einem dichten Schleier verhüllt. Längs der Küste wehen fast das ganze Jahr hindurch nördliche und nordwestliche Brisen, die im Laufe des Nachmittags und gegen den Abend ihre stärkste Intensität erreichen, oft aber auch den ganzen Tag in gleicher Stärke andauern und die Temperaturverhältnisse der Küstengegenden des sonst sonnigen und wolkenlosen Californiens merkbar beeinflussen. Die Tagestemperatur ist gemässigt, doch, wie schon bemerkt, grossen Veränderungen unterworfen, weshalb man in San Francisco sowohl im Winter als im Sommer warme Tuchkleider trägt und selbst zur heissesten Zeit Nachts über einer warmen Decke nicht entrathen kann. Die Behaup-

tung, dass das geschilderte Klima einen wohlthätigen Einfluss auf den Menschen ausübe und die rastlose Thätigkeit und grosse Beweglichkeit desselben fördere, mag nicht unbegründet sein.

Obschon die mittlere Wassertemperatur der Bai nur $7^1/_3°$ C. beträgt und zur wärmsten Zeit kaum 20° C. erreicht, so bestehen doch bei San Francisco mehrere prachtvoll eingerichtete Badeanstalten, die sich einer lebhaften Frequenz erfreuen.

Mit der Entwicklung der Stadt San Francisco und der ganzen Westküste der Union hält die Industrie der Stadt gleichen Schritt, trotzdem sie mit zwei Uebelständen zu kämpfen hat: mit hohen Arbeitslöhnen und theueren Kohlen, so dass die Concurrenz der Fabriken der Oststaaten immer fühlbarer wird. Die Scott Bill, welche die Einwanderung chinesischer Arbeiter ohne Ausnahme untersagt, hat daher die Industrie in Californien empfindlich getroffen.

Im Jahre 1889 zählte San Francisco 1098 Fabriken mit 31.250 Arbeitern. Der Gesammtwerth der Fabrikate erreichte 109·3 Millionen Dollars gegen 77·8 Millionen Dollars im Jahre 1880.

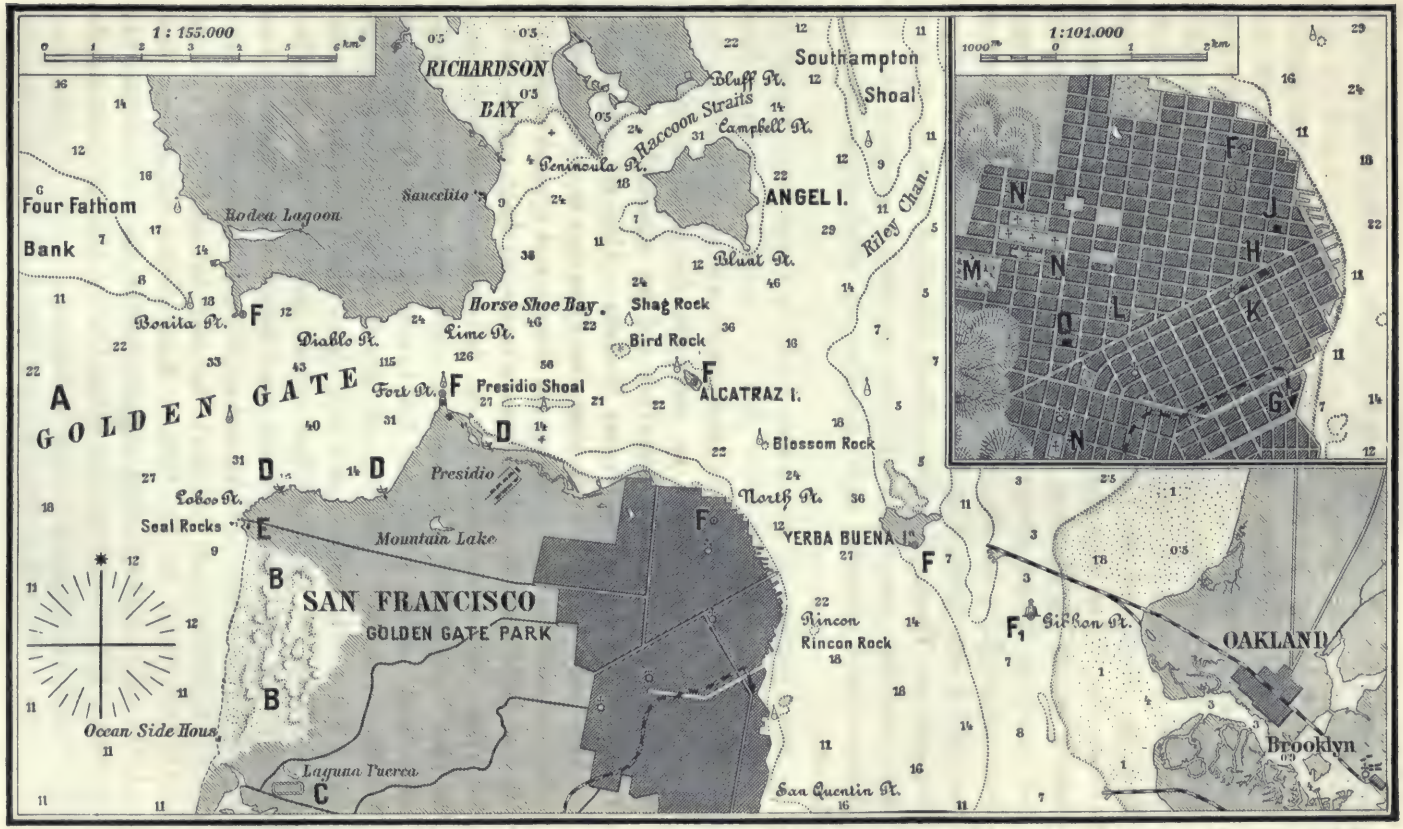
Hervorzuheben sind die Eisengiessereien und Werke für den Bau von Maschinen, Eisen- und Stahlschiffen, zusammen 41 mit 4375 Arbeitern, die Zuckerraffinerien, welche 1889 412.800 *q* Rohzucker verarbeiteten, die 162 Fabriken für Schuhe und Stiefel, welche für die Ausfuhr arbeiten, die 6 Gerbereien, die 24 Bierbrauereien und die Mälzereien, welche fast ohne Ausnahme Deutschen gehören, die Fabriken zur Herstellung künstlicher Steine für Gebäude und Trottoirs, 12 Fabriken für Fensterrahmen und Fensterladen, 9 Fabriken für Conserven von Früchten, welche die massenhafte Obstproduction Californiens verwerthen. In San Francisco erzeugt man ferner die dabei in Verwendung kommenden Holzkisten (2 Millionen Stück) und Blechbüchsen (ein Dutzend für jede Kiste).

Auch die Erzeugung von Cigarren (162 Millionen Stück) und Cigarretten (35 Millionen Stück) blüht, und nur die Wollmanufactur geht zurück.

Nach Allem besitzt San Francisco eine Exportindustrie, welche seinen auswärtigen und seinen internen Verkehr unterstützt.

Das Anlaufen der Bai von San Francisco ist keineswegs schwierig und durch eine vorzügliche Küstenbeleuchtung und Betonnung erleichtert. Das wichtige und einträgliche Geschäft des Schleppens und Lootsens ein- und auslaufender Schiffe war lange Jahre monopolisirt und stand unter der Controle einer Gesellschaft von einflussreichen Kaufleuten und Schiffsrhedern. Später jedoch erfolgte durch

San Francisco (Sonden und Höhen in Metern).



A Zufahrt aus dem Stillen Ocean, B Sanddünnen, C Ocean-House-Rennplatz, D Rettungsboote, E Telegaphenstationen, F Leuchtfeuer, F_1 elektrisches Leuchtfeuer, G Eisenbahn-St. (Bahnhof), H Grand Hotel, J Post, K Grosse Oper, L City Hall, M Golden Gate Park, N Friedhöfe, O Spital.

Vereinigung von Schiffseignern und -Führern eine bedeutende Herabsetzung der Lootsentaxen.

Die Erbauung des Sea Wall brachte dem Hafen grossen Nutzen. Tiefgehende Schiffe können am Quai laden und löschen, und ausgedehnte Kornmagazine, welche auf demselben erbaut wurden, erleichtern die Verschiffung des als Exportartikel wichtigen Getreides.

Bei Hunter Point, beiläufig vier Seemeilen südöstlich von der Mitte der Stadt, ist ein Trockendock aus dem Felsen ausgehauen worden, das 137 *m* lang und 27 *m* breit ist und das Eindocken von Schiffen mit 6·7 *m* Tiefgang bei mittlerem Hochwasserstand zulässt. Die Gebühren für das Docken von Schiffen sind: Dampfer je nach deren Grösse 32½ bis 25 Cents pro Tonne und Tag, Segelschiffe über 500 *t* am ersten Tag 40 Cents und an den folgenden Tagen 20 Cents pro Tonne. Mit diesem Trockendock ist auch ein Balancedock vereinigt, das für Schiffe bis zu 1400 *t* geeignet ist. Ein kleineres Dock befindet sich überdies im nördlichen Theile des Hafens.

San Francisco ist die einzige wirklich grosse Handelsstadt des weiten amerikanischen Westens. Erst vor wenigen Jahrzehnten durch die Energie der Yankees an der bis dahin öden Küste entstanden, schien sie durch ihre Lage berufen zu sein, für die pacifische Küste der Union das zu werden, was New-York auf der atlantischen Seite ist: die Beherrscherin des Handels des Westens. Aber mit dem Ausbau der transcontinentalen Bahnen blieb San Francisco in dieser Stellung nicht unbestritten. Die Eröffnung der Union- und Central-Pacificbahn (10. Mai 1869) brachte neben grossen Vortheilen bald auch eine Enttäuschung Sie erleichterte zwar in hohem Grade die Besiedelung der pacifischen Küste und damit die Entwickelung der Hilfsquellen Californiens, wo in kurzer Zeit Landwirthschaft und Viehzucht eine grössere Wichtigkeit erlangten, als die Gewinnung der Edelmetalle. Man war für die Ausfuhr nach dem Osten nicht mehr auf den zeitraubenden Umweg um die Südspitze Amerikas oder auf die umständliche Passage über die Landenge von Panamá angewiesen; auf einer Strecke von 5259 *km*, soviel beträgt auf dieser Bahnlinie die Entfernung von San Francisco nach New-York, ist auch bei niedrigen Tarifsätzen die Gesammtfracht für die billigen Massenartikel Californiens meist zu hoch, aber durchaus nicht unerschwinglich für die Industrieartikel des Ostens. Diese Concurrenz lastet von Jahr zu Jahr schwerer auf den Fabriksunternehmungen von San Francisco.

Auch nahm erst in den achtziger Jahren die Einwanderung von

Farmern einen grösseren Umfang an, weil man so spät die Vorzüge des Klimas Californiens schätzen lernte, das fast überall gesund und ungemein milde ist.

Doch das Ziel der Bewegung blieb nicht lange das Thal des Sacramento. Der Ausbau der Santa Fé- und Südpacificbahn (1. Juli 1883, San Francisco—New-York 5937 *km*) und der in sie einmündenden anderen Ueberlandsrouten führte die Neuankommenden in den Süden Californiens und die Nordpacificbahn in die nordwärts gelegenen Landschaften von Oregon, Washington u. a.

Und diese ausgedehnten und rasch aufblühenden Gebiete deckten ihre Bedürfnisse nicht mehr wie früher in San Francisco, mit dem sie Küstendampfer verbunden hatten, sondern direct aus dem Osten. So wurden innerhalb weniger Jahre die wirthschaftlichen Verhältnisse der Westküste der Union wiederholt zu Ungunsten von San Francisco verschoben. Durch den Bau kostspieliger Gebirgsbahnen, die parallel mit der Küste nach Norden laufen, und durch den Aufschwung, welchen die San Francisco näher gelegenen Counties genommen haben, hat die Stadt in der Folge für den Verlust dieser Absatzgebiete vollständigen Ersatz gefunden.

Aber die Kaufleute und Rheder von San Francisco können nicht zur Ruhe kommen. Seitdem die Einwanderung der Chinesen in die Union verboten ist, fehlen jedem der von dem Reiche der Mitte kommenden Dampfer die 500 bis 1000 bezopften Passagiere, welche sie früher regelmässig herüber beförderten. Die 1886 dem Verkehre übergebene Canada-Pacificbahn wächst zusehends zu einem wichtigen Gliede im Kreislaufe des Welthandels heran, und die Dampfer dieser Eisenbahngesellschaft machen den von hier nach den asiatischen Häfen gehenden Dampfern nicht unerheblich Concurrenz. Auch tritt immer deutlicher die Tendenz hervor, von jedem Punkte, an welchem die Eisenbahn die Küste erreicht, selbständig Dampfer ausgehen zu lassen. Ein solcher Concurrenzplatz von San Francisco ist San Diego, Station der südlichen Pacificbahn, von wo überdies eine Bahn nach Nordosten in Bau ist zum Anschluss an den heutigen Endpunkt der Utah Centraleisenbahn, die dadurch den Ocean erreichen wird. Auch Portland und Willamete in Oregon, Tacoma in Washington sind hier zu nennen.

Trotz all dieser Hindernisse steigt das Vermögen von San Francisco von Jahr zu Jahr und wurde für das Fiscaljahr 1889/90 abgeschätzt auf 241·1 Millionen Dollars an Grundeigenthum und Gebäulichkeiten und auf 64·9 Millionen Dollars an beweglichem Eigenthum.

Im Allgemeinen kann man behaupten, dass die Ausfuhr überwiegend nach Europa gerichtet ist und dass die Einfuhr aus Asien und Hawaïi erfolgt.

Der wichtigste Gegenstand der Ausfuhr einheimischer Producte von San Francisco ins Ausland ist Getreide, dessen Anbau in Californien geradezu fabriksmässig betrieben wird.

Von allen Häfen der Union sendet San Francisco die grössten Mengen von Weizen und Gerste ins Ausland, in Mehl nimmt es die vierte Stelle ein und die Ausfuhr bewegt sich in aufsteigender Linie. Es wurden ausgeführt:

	Weizen	Weizenmehl	Gerste
1889/90	8,035.900 *hl*	1,243.360 *q*	368.160 *hl*
1888/89	7,984.475 „	743.815 „	505.070 „
1888/87	5,125.837 „	730.245 „	187.125 „

Grossbritannien ist der Hauptconsument.

Bedeutend ist nur noch die Ausfuhr von Lachs, der fast ausschliesslich in Büchsen nach England und Australien versendet wird; 1889/90 98.149 *q* (Werth 2·3 Millionen Dollars), 1888/89 105.044 *q*.

Der Werth jedes anderen Ausfuhrartikels von San Francisco erreicht lange nicht 1 Million Dollars.

Die wichtigeren sind Ginseng 1889/90 101.180 *kg* (Werth 605.233 Dollars), gesägtes Bauholz (Werth 458.000 Dollars), conservirte Früchte (Werth 542.832 Dollars), Wein, Bier, Zucker, Quecksilber, Zink.

Ferner sind zu nennen Sohlenleder (1889/90 5634 *q*), Baumwollwaaren (487.000 Dollars), Maschinen, andere als Locomotiven (667.477 Dollars), und Schiesspulver (293.949 Dollars).

Diese Waaren gehen nach den Sandwichinseln, nach China, Australien, Mexico und Centralamerika.

Die Ausfuhr fremder Erzeugnisse beschränkt sich auf Kaffee und Luxusartikel.

Mannigfaltiger ist die Einfuhr.

Hier müssen wir zunächst Seide aus Japan und China nennen; in diesem Artikel geht San Francisco allen anderen Plätzen der Union voran; 1889/90 1,481.367 *kg* (Werth 13,811.502 Dollars), 1888/89 1,516.718 *kg*.

Für Zucker ist San Francisco der vierte Einfuhrhafen der Union, der die Firma Spreckel, welche an der Westküste die Zuckerraffinerie monopolisirt, deckt. Drei Viertel des hiesigen Bedarfes an Rohzucker kommen von den Hawaïischen Inseln, deren Producte in der Union keinen Zoll zu zahlen brauchen.

Die Ergänzung kommt von den Philippinen, die fast ihre ganze Zuckerernte an Californien abgeben, von Ostindien, Centralamerika und China.

Es wurden 1889/90 1,239.700 *q* (Werth 12·8 Millionen Dollars), 1888/89 1,431.340 *q* Zucker eingeführt.

Die Einfuhr von Kaffee belief sich 1889/90 auf 84.541 *q* (Werth 3·2 Millionen Dollars), 1888/89 auf 103.720 *q*.

Thee sendet vorzugsweise Japan 1889/90 34.632 *q* (Werth 976.474 Dollars), 1888/89 30.405 *q*.

Den werthvollsten Theil des eingeführten Weines (1889/90 472·197 Dollars) bildet Champagner, auch deutsche Biere, Cognac und Whisky gelangen zur Einfuhr.

Von Reis werden grosse Mengen aus Hinterindien und den benachbarten Inseln bezogen, 1889/90 221.800 *q* (Werth 1,161.373 Dollars), 1888/89 271.766 *q*.

Die Einfuhr von Tabak und Tabakfabrikaten erreichte 1889/90 562.004 Dollars, die von Opium 49·509 *kg* (Werth 503.666 Dollars); letztere geht in dem Masse zurück, als die Zahl der Chinesen in der Union sich vermindert.

San Francisco ist zu einem bedeutenden Theile auf die Einfuhr von Kohlen aus Australien angewiesen, da in Californien nur weiche Steinkohlen gefunden werden. (Einfuhr 1889/90 692.009 *t*.)

Aus dem Auslande wurden ferner bezogen schwefelsaure Soda, 1889/90 101.926 *q* Sodaasche, kaustische Soda und Glycerin.

Ferner werden hier eingeführt Kupfer-, Gold-, und Silbererze, und Salz.

Der Verarbeitung in der einheimischen Industrie dienen Sisalhanf, Hanf und Jute.

Die Einfuhr von australischem Zinn betrug 1889/90 7679 *q*, 1888/89 10.023 *q*.

Von Fabrikaten sind hervorzuheben Eisen, Stahl und daraus gefertigte Waaren, darunter 1889/00 195.977 *q* verzinntes Eisenblech, das in der umfangreichen Conservenindustrie des Landes Verwendung findet, und Draht (77.100 *q*).

Glaswaaren wurden 1889/90 für 310.000 Dollars eingeführt, Cement 277.603 Fässer.

Die Einfuhr chinesischer Industrieartikel erreichte 1889/90 einen Werth von 290.000 Dollars.

Erzeugnisse der Textilindustrie sendet meist England; es wurden hier eingeführt 1889/90 Baumwollwaaren für 530.000 Dollars, Schafwollwaaren für 900.000 Dollars, Fabricate aus Hanf und Flachs für 15 Millionen Dollars. Ein sehr wichtiger Einfuhrartikel für das Getreideland Californien sind Säcke.

Der auswärtige Handel von San Francisco betrug in Dollars:

	Ausfuhr einheimischer Waaren	Ausfuhr fremder Waaren	Einfuhr
1889/90	35,962.078	914.013	48,751.223
1888/89	37,043.100	630 276	48,425.760
1887/88	27,207.609	477.282	46,692.905

San Francisco ist auch einer der wichtigsten Häfen der Erde für Verschiffung von Edelmetallen. Von hier gehen amerikanische und mexicanische Silbermünzen nach China, diesem getreuen Consumenten des in Uebermass producirten Silbers, ferner nach Japan und Hawaïi.

	Ausfuhr (in Dollars) einheimischer Edelmetalle	Ausfuhr (in Dollars) fremder Edelmetalle	Einfuhr (in Dollars)
1889/90	5,710.564	9,068.089	7.512,087
1888/89	10,454.163	8,445.582	6.946,680
1887/88	8,850.899	5,954.387	7.739,217

Aber diese Ziffern geben kaum ein annäherndes Bild des Umfanges des Handels von San Francisco, denn es fehlt ja vollständig der ungemein rege Inlandsverkehr, bei welchem man erst den Reichthum Californiens kennen lernt. Wir müssen uns hier mit der Mittheilung genügen lassen, dass die Gesammtausfuhr dieses Hafens 1889 an Waaren zur See 41,274.077 Dollars, zu Lande

35,000.000 Dollars, zusammen 76,274.077 Dollars, die gesammte Waareneinfuhr zur See und zu Lande 94,000.000 Dollars erreichte.

Der auswärtige Schiffsverkehr von San Francisco umfasste:

					Zusammen	
	Dampfer	Tons	Segelschiffe	Tons	Schiffe	Tons
1889/90	570	909.417	1066	1,202.095	1636	2,111.512
1888/89	546	853.104	1148	1,260.337	1694	2,113.441
1887/88	476	718.570	1028	1,174.906	1504	1,893.476

Nicht weniger als vier Siebentel des auswärtigen Verkehres werden von ausländischen, vor allem von englischen Schiffen vermittelt. San Francisco ist ein Hafen, in welchem Segelschiffe lohnende Frachten nach Europa finden.

Regelmässige Dampfschiffsverbindungen unterhalten die Pacific Mail Steamship Cy. und die Occidental and Oriental Steamship Cy. abwechselnd einmal nach 11—12 Tagen mit Yokohama (4750 Seemeilen, 18 Tage) und Hongkong (6370 Seemeilen, 26 Tage), die Ocean Steamship Cy. einmal in vier Wochen über Honolulu (2100 Seemeilen, 7 Tage) und Auckland (5910 Seemeilen, 21 Tage) nach Sydney (7191 Seemeilen, 28 Tage). Ausserdem besteht eine 14tägige Verbindung mit Honolulu. Die Pacific Mail Steamship Cy. unternimmt endlich alle 10 Tage eine Fahrt nach Panamá. Ebenso bestehen Verbindungen nach Norden bis in die Häfen des Territoriums Alaska.

San Francisco besass am 30. Juni eine eigene Rhederei von 882 Schiffen mit 299.611 *t*; von diesen waren 325 Dampfer mit 118.893 *t*.

Beim Fange der Stockfische und Makrelen waren 1889/90 9 Schiffe mit 1750 *t*, beim Walfischfange 6 Schiffe mit 3022 *t* beschäftigt.

Was New-York im Osten, ist San Francisco im Westen für den Reiseverkehr und die Einwanderung; doch hat letztere durch das Verbot der Einwanderung der Chinesen einen riesigen Rückschlag erfahren. 1889/90 landeten in San Francisco 8233 Menschen, die meisten aus Australien, Columbia und Hawaïi. Der Einwanderer waren 3606. Es gingen von hier ab 12.025 Menschen, darunter 7303 Chinesen. Der Verkehr mit Mexico, Centralamerika, British Columbia und der Union ist hier nicht eingerechnet.

San Francisco ist Sitz einer Münze der Vereinigten Staaten, einer Geld- und einer Waarenbörse. Die berühmte Goldbörse von San Francisco, in welcher jährlich Millionen an tausenden von Minenactien gewonnen und verloren werden, fand einen gefährlichen Rivalen in der neu errichteten Goldbörse in New-York.

Das hiesige Clearinghouse hatte 1889 einen Umsatz von 843,778.581 Dollars.

Ende 1889 bestanden hier 33 Banken mit Depositen in der Höhe von 911,125.903 Dollars.

In San Francisco sind Consulate folgender Staaten: Argentinien, Belgien, Bolivia, Chile, China, Costa-Rica, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Guatemala, Hawaïi, Honduras, Italien, Japan, Mexico, Niederlande, Nicaragua, Oesterreich-Ungarn, Paraguay, Peru, Portugal, Russland, Salvador, Schweden und Norwegen, Schweiz, Spanien, Uruguay, Venezuela.

* * * *

Von den Häfen der Union im Norden von San Francisco entwickelt sich der District des Willamete, des schiffbaren Nebenflusses des Oregon, zu einer gewissen Selbständigkeit im internationalen Verkehre als Station der Northern Pacificbahn und Ausgangspunkt der Canadian Pacific Steamship Cy. und der Portland and Hongkong Packet Steamship Cy., welche beiden Linien Chinesen zur Heimreise in das „Reich der Mitte" benützen. Portland ist das Handelscentrum des Nordwestens, wichtig für die Ausfuhr von Weizen, Weizenmehl und Wolle.

Die Ufer des Oregon sind, wie die Häfen am Pouget-Sound, alle der Sitz eines grossartigen Holzhandels, eines umfangreichen Schiffbaues und Fischfanges. Wir heben hervor Tacoma und Port Townsend. Auf canadischem Gebiete liegt der schöne Hafen Port Moody, der frühere Endpunkt der Canada-Pacific-Eisenbahn, der seine Bedeutung verloren hat, seit diese Bahn nach Vancouver weitergeführt ist, das ebenfalls einen ausgezeichneten Hafen besitzt. Von hier gehen die Dampfer der Canadian Pacific Steamship Line, welche eine Subvention der Dominion of Canada geniessen, zweimal nach Yokohama, wozu sie im Sommer 684 Stunden, im Winter 732 Stunden brauchen. Doch sind in der ersten Hälfte des Jahres 1891 Schnellfahrten unternommen worden, welche es wahrscheinlich machen, dass man in kurzer Zeit über Vancouver in den Sommermonaten nur drei Wochen zu einer Reise von Yokohama nach London brauchen werde.

Auch soll mit staatlicher Subvention eine Linie errichtet werden, und Vancouver wird sich auf diese Weise zu einem der wichtigsten Post- und Passagierhäfen der Erde, zum zweiten Hafen für Thee und Seide Ostasiens erheben.

Hawaii ist ein Anhängsel des Wirthschaftsgebietes der Union, mit dieser durch einen Gegenseitigkeitsvertrag so enge verbunden, wie etwa Algier mit Frankreich.

Daraus und aus der Lage der Inselgruppe erklärt es sich, dass 94% des gesammten Handelsverkehres auf die Vereinigten Staaten von Amerika entfallen.

Einst als Hauptstützpunkt des Walfischfanges, als Verschiffungsplatz von Thran und Barten von Bedeutung, gehören die vulcanischen Sandwichsinseln, deren über 4000 *m* hoch aufragende Spitzen einen grossen Theil des Jahres mit Schnee bedeckt sind, zu den sehr gut angebauten Ländern der Erde. Hier gibt es beim Rohrzucker nie eine Missernte, weil fleissige Hände ausgedehnte Bewäs-

serungsanlagen geschaffen haben, es gedeihen üppig Reis und Bananen. Denn das muntere Völkchen der Eingebornen, welche heute nur mehr die Hälfte der 80.000 Einwohner der Inselgruppe ausmachen, hat sich in 65 Jahren von einem gewaltigen Barbarismus auf eine hohe Stufe politischer und moralischer Bildung emporgearbeitet.

Der Haupthandelsplatz der Insel ist Honolulu (21.000 Einwohner), der Sitz zahlreicher amerikanischer und europäischer Handelshäuser.

Die Ausfuhr von Zucker betrug 1889 1,098.465 *q* (Werth 13·1 Millionen Dollars), 1888 1,069.990 *q*, die von Reis 1889 43.563 *q*, und die von Bananen 37.228 *hl*.

Die wichtigsten Einfuhrartikel sind Bekleidungsgegenstände, Baumwollstoffe, Mehl, Getreide, Heu aus Californien, Bauholz aus Oregon und British Columbia, Maschinen, Metallwaaren, Ackergeräthe.

Der Handel erreichte folgenden Umfang:

	Ausfuhr	Einfuhr
1889	13,810.072 Dollars,	5,438.711 Dollars
1888	11,903.399 „	4,540.887 „

In sämmtlichen Häfen Hawaiïs liefen 1889 ein 269 Kauffahrteischiffe mit 218.579 Reg.-Tons.

Von Auckland kommt einmal im Monate ein Dampfer der Union Steamship Cy. in Auckland und hat durch die Oceanic Steamship Cy. Anschluss nach San Francisco.

Ausserdem besteht regelmässige Seeschiffahrt mit den Südseehäfen, den pacifischen Plätzen der Union und Dominion of Canada, ferner mit Boston, New-York, Liverpool und Bremen.

Honolulu ist eine wichtige Zwischenstation des Verkehrs zwischen Australien und Asien einerseits und Amerika andererseits. Von San Francisco aus lässt sich ein Ausflug nach Honolulu und zu dem weltberühmten Kratersee Kilanea, den beständig feurig flüssige Lava erfüllt, in drei Wochen vollenden.

Japanische Häfen.

In unserer, an wunderbare Ueberraschungen, Entdeckungen, geistige Sprünge gewöhnten, schnelllebigen Zeit, ist wohl kein Land, kein Volk in seiner geistigen und materiellen Entwicklung rascher vorgeschritten als Japan. Gegenüber dem Sprunge, mit welchem dieses hochcivilisirte mongolische und alte Culturvolk sozusagen mit einem Satze tausend Jahre Culturlebens übersetzt, und aus seinem ostasiatischen Gedankenkreis mitten in unseren europäischen sich einlebt, hundertjährige Traditionen, Rechte, Gewohnheiten und Gesetze wegwirft, als wären es alte Kleider, um Alles das durch neue, oft kaum verstandene europäische Ideen zu ersetzen, gegenüber diesem culturhistorischen Sprunge, der ohnegleichen in der Weltgeschichte dasteht, ist die Entwicklung der Union eine langsame, systematische zu nennen.

Alt- und Neujapan sind zwei ebenso verschiedene Culturepochen, wie dies etwa das XIII. und XIX. Jahrhundert für England sind. Denken wir uns, die eisengepanzerten Zeitgenossen König Johann's ohne Land hätten plötzlich ein Volk mit unserer Bildung kennen gelernt und über Nacht dessen Cultur zur ihrigen gemacht, wie würden wir eine solche historische Anomalie anstaunen? Noch wunderbarer wird dieses thatsächliche uns so märchenhafte Vorgehen der Japaner aber dadurch, dass sie dreihundert Jahre die Europäer und deren Cultur wenigstens annähernd kannten, sie aber abwiesen, sogar verfolgten, um dann inmitten unseres Jahrhunderts plötzlich dem verhassten Fremden Thür und Thor zu öffnen und eine sociale Häutung durchzumachen, wie sie kein zweites Volk der Erde auch nur annähernd durchgemacht hat.

Die folgenden Zeilen mögen dem freundlichen Leser die Hauptetapen dieser Entwicklung vor Augen führen.

Drei entlaufene portugiesische Matrosen, welche sich an Bord eines chinesischen Kauffahrers geflüchtet hatten, kamen auf die Insel

Tanegasimor und betraten 1542 oder 1543 als die ersten Europäer den Boden Japans.

Ein anderer Portugiese, Namens Fernão Mendez Pinto, den die Sucht nach Abenteuern trieb, alle zu jener Zeit bekannten Länder zu durchstreifen, gab sich fälschlich für einen dieser drei Matrosen aus und erzählte, er sei 1545 in Japan gewesen, wo er der Neugierde der Japanesen zufolge und besonders dadurch, dass er die erste (damals noch sehr primitive) Feuerwaffe mitbrachte, eine sehr freundschaftliche Aufnahme erfahren habe.

Seine Schilderungen von Japan, das er gesehen haben dürfte, und von dem grossen Natur- und Industriereichthum des neuen Landes reizten den Handels- und Geschäftsgeist der an den Küsten von China angesiedelten portugiesischen und spanischen Kaufleute zu Expeditionen nach dem Inselreiche, um da so schnell als möglich Handelsverbindungen anzuknüpfen, ehe andere Nationen ihnen zuvorkommen konnten.

Der Bekehrungseifer, welcher in jenen Zeiten die Christen beseelte, brachte bald nach dem ersten Erfolge der Kaufleute auch Missionäre ins Land. Schon am 15. August 1549 setzte der grosse Jesuitenapostel Franz Xaverius seinen Fuss auf japanischen Boden. Die Missionäre verstanden es, ihre Religionsübungen mit imposanten Ceremonien und einer Entfaltung möglichst grossen Prunkes zu vereinigen, die den Sinn der Japaner für grosse und prächtige Feierlichkeiten derart fesselten, dass sie in fast unglaublich kurzer Zeit wahrhaft staunenswerthe Erfolge ihrer Bestrebungen aufzuweisen hatten. Chroniken jener Zeit melden von Hunderttausenden von Neophyten, unter denen sich Vertreter aller Volksclassen bis zu den höchsten Daimios (Adeligen) hinauf befanden. Insbesondere war Kiushiu, die westlichste grosse Insel des Reiches, dem Christenthum so zugethan, dass in einigen Provinzen derselben der katholische Ritus anstatt der früher üblichen Glaubensform zur Staatsreligion erhoben wurde.

Nagasaki, welches damals noch ein kleines Fischerdorf war, hatte den grossen Vortheil einer Lage nahe an den Küsten des asiatischen Festlandes und eines vollkommen geschützten Hafens für sich und bot den fremden Kaufleuten einen besonders günstigen Punkt zu Niederlassungen, da die Bevölkerung der umliegenden Territorien zum Christenthume übergetreten war und die herrschenden Daimios das Bestreben der Missionäre eifrigst unterstützten.

Die ungestörte Einigkeit der einheimischen Christen und der angesiedelten Fremden, die mit den ersteren in regem Verkehre

standen, war, vermuthlich durch Uebereifer der Missionäre, nur von kurzer Dauer. Taiko Sama, der um 1582 die Regierung antrat, setzte der Ausbreitung des neuen Glaubens den grössten Widerstand entgegen, war aber, da einige sehr mächtige Daimios dem Christenthume treu anhingen, nicht stark genug, durch sein Machtgebot die Ausrottung des schon ziemlich festgewurzelten Neuglaubens zu erzwingen. Selbst der Ausweisungsbefehl, der 1587 an die Missionäre erging, blieb erfolglos, da die christlichen Priester in den Burgen der ihnen wohlgesinnten Fürsten gastliche Aufnahme und sicheren Schutz fanden.

Der glückliche Ausgang eines Eroberungszuges, den Taiko Sama nach Korea unternahm, war der Durchführung seiner Pläne insoferne günstig, als er die dem Christenthume ergebenen Daimios mit ihren Truppen in Korea als Besatzung zurücklassen konnte, was bei ihrem Hange zu kriegerischen Unternehmungen auf keinen Widerstand stiess; durch diesen Schachzug war den in Japan zurückgebliebenen Missionären ihr Schutz benommen und den Gegnern freie Hand zur eifrigsten Verfolgung gelassen.

Zu den persönlichen Motiven, welche Taiko Samas Hass gegen die Christen erweckten, gesellte sich in einer für die Folge äusserst verhängnissvollen Weise nun noch eine bei den Kaufleuten erwachte Eifersucht. Der grosse Gewinn, den der Handel abwarf, hatte die Sucht nach grösserem zur Folge; der Neid um den Antheil, den alle Betheiligten in gleichem Masse anstrebten, bemächtigte sich der Gemüther, und anstatt im gemeinsamen Wirken den grösstmöglichen Vortheil zu erringen, betrat man den schmählichen Weg der gegenseitigen Verdächtigung, was zur Folge hatte, dass die Japaner den bisher fast unbeachtet gebliebenen Handel der Fremden, in Erkennung des grossen Nutzens, den er abwarf, unter strenger Controle hoch besteuerten und die Freiheit der fremden Ansiedler einschränkten.

Es kam zu Gewaltthaten gegen die Christen und Ausweisungen von Missionären, sowie zur Beschränkung des Aufenthaltes der Fremden, die in natürlicher Anlehnung an die Küsten Chinas, mit denen sie des Handelsinteresses wegen in steter Verbindung bleiben mussten, ihre Wohnsitze in den westlichen Districten des Landes, auf Kiushiu und besonders in nächster Nähe von Nagasaki suchten, wodurch dieser Ort ständig an Bedeutung gewann.

Wenn auch der Tod Taiko Samas, nach welchem die Truppen, die zum grössten Theile dem Christenglauben treu geblieben waren, aus Korea zurückkehrten, etwas bessere Zeiten für die bedrängten Christen

herbeiführte, so war die Beschränkung der Handelsfreiheit doch soweit im Interesse der Japaner, dass sie auf die aus derselben direct resultirenden Einnahmsquellen nicht verzichten wollten, wobei in der Verkürzung des Gewinnes der Fremden der gegenseitige Neid immer reichere Nahrung fand und häufigen Anlass zu schärferen Einschränkungen bot.

Holländische Kaufleute, die um das Jahr 1600 nach Japan kamen, sollen die christlichen Missionäre bei der Regierung dahin verdächtigt haben, dass sich dieselben politischer Umtriebe schuldig machten, wodurch sie hofften, die Zuneigung des Shoguns*) in einer Weise zu gewinnen und sie weiters auf Kosten der bis dahin gleichberechtigten anderen europäischen Handelsleute für ihre Geschäftsinteressen dahin auszunützen, dass ihnen ein ausschliessliches Handelsmonopol zugewendet werde.

Ein Regierungswechsel, der die Familie der Togugawa zum Shogunat erhob, hatte die entschiedenste Aenderung in dem Verhalten Japans gegen die Christen und Fremden zur Folge. Als eifrigste Anhänger des Feudalsystems, dem die neuen Shogune huldigten, fanden diese schon darin einen Grund, sich der Ausbreitung der neuen Lehre zu widersetzen, dass die Principien dieser Lehre das Bestreben nach Centralisation der Macht auf Basis des auf höherer Geburt gegründeten Rechtes in keiner Weise unterstützten.

Es erfolgten Edicte, welche jedem Japaner die Lossagung vom Christenthume strengstens anordneten und die Ausweisung der Missionäre verfügten.

Mit bewunderungswürdigem Opfermuthe wurde von Seite sowohl der Missionäre als auch der zum neuen Glauben bekehrten Japaner den Anordnungen der Regierung der entschiedenste Widerstand entgegengesetzt, was seitens der letzteren die Anwendung der rücksichtslosesten und grausamsten Gewaltmittel zur Folge hatte. Christenverfolgungen, die jenen des alten Rom an Grauen erregenden Scenen kaum nachstehen, waren nun an der Tagesordnung. Wenn den Berichten über die Ausführung dieser Schreckensthaten auch nur einigermassen Glauben geschenkt werden darf, so ist es fast Wunder zu nennen, wie der Widerstand ein derart zäher sein konnte, dass es nach einer mehr als zwei Jahrzehnte dauernden Verfolgung, in welcher die Leichen der Märtyrer am Kreuze, auf dem Scheiterhaufen und in

*) Shogun ist Abkürzung von Sei-i-tai-shogun, d. i. grosser General, auch Toikun, ein Titel des weltlichen Herrschers.

den Wogen des Meeres nach Hunderttausenden zählten, noch im Jahre 1637 zu einer offenen Revolution kommen konnte, die das Blutbad von Shimabara, den unglücklichen Ausgang der Empörung der Christen gegen die Gewaltacte der Regierung nach sich zog. Nach dreimonatlicher Belagerung der Festung Arima wurden die Werke im Sturm genommen und der grösste Theil der aus Christen bestehenden Besatzung niedergemetzelt, alle übrigen Christen aber, mit Einschluss der nicht wehrhaften Männer, Frauen und Kinder wurden von Papenberg, einer Insel am Eingange des Hafens von Nagasaki, über die steilen Felsenwände ins Meer gestürzt und ertränkt.

Waren es nun thatsäche Unterstützungen, welche die Holländer gelegentlich der Christenverfolgungen der Regierung leisteten, wie es manche Aufschreibungen mit peinlicher Genauigkeit darstellen, oder waren sonstige Bestrebungen derselben von besonderem Glücke begünstigt, so ist es doch Thatsache, dass während der geschilderten Periode die Holländer die Einzigen waren, denen der Handel in Japan gestattet blieb; alle übrigen Nationen, die Chinesen ausgenommen, wurden ausgewiesen. Dass bei der deutlich vor Augen gerückten Energie der japanischen Regierung, mit welcher sie ihre ertheilten Befehle zu unterstützen sich niemals scheute, den übrigen Fremden der Boden unter den Füssen brannte und sie sich nunmehr willig der Ausweisung fügten, ist leicht begreiflich.

So ernst und gründlich auch die Ausrottung des Christenthums betrieben worden war, fand die neue Lehre durch die vielfachen Berührungen der Japaner mit Fremden, insbesondere gelegentlich der von denselben unternommenen Seereisen, immer wieder neue Nahrung und machte sich für die Regierung nur zu bald in unliebsamer Weise bemerkbar. Halbe Massregeln waren niemals die Sache der japanischen Machthaber; mit einer an Unglaublichkeit streifenden Energie wurde nun die volle Absperrung des Landes gehandhabt. Jede Schiffahrt ausserhalb der engsten territorialen Gewässer wurde völlig unterdrückt, ein Verlassen des Landes seitens der Japaner absolut verboten und bei Rückkehr nach längerer Zeit die Todesstrafe in Anwendung gebracht; der Schiffbau wurde unter strengster Controle gehalten, die für grössere Seereisen geeigneten Fahrzeuge zerstört und der Bau neuer nur in sehr bescheidenen Dimensionen zugelassen.

Die Japaner, welche bis dahin als tüchtige und gewandte Seeleute bekannt und durch ihre Raubzüge an mancher entfernten Küste des asiatischen Continents gefürchtet waren, verschwanden in kürzester Zeit aus den Reihen der seefahrenden Völker; kein fremdes

Schiff wurde an den Küsten des Inselreiches zugelassen und jedem Versuche zum Betreten des Landes seitens Fremder der entschiedenste Widerstand entgegengesetzt.

Die Holländer und Chinesen, als die einzigen Fremden, denen (in sehr beschränkter Zahl) nach Absperrung des Landes das Verbleiben in demselben gestattet war, wurden bei Nagasaki internirt und dortselbst wie Gefangene überwacht, ihr Handel auf ein Minimum reducirt, unter Regierungscontrole gestellt und die Geschäfte zwischen eigenen und fremden Kaufleuten durch besonders angestellte Beamte vermittelt. Nur einmal in jedem Jahre öffnete sich das Thor der Ringmauer, mit der die Fremdenansiedlung umgeben war, um den Vertretern derselben den Durchzug zu gestatten. Die Huldigungsfahrt in die Residenz des Shogun war die einzige Gelegenheit, Japan aus eigener Anschauung ungefährdet kennen zu lernen, theuer genug erkauft durch die bedeutenden unter dem Namen von Geschenken dargebrachten Abgaben und durch die erniedrigende Behandlung, die den Fremden von den Machthabern und an deren Höfen zutheil wurde.

Die Vorgänge im Innern des Landes während der zwei Jahrhunderte dauernden vollkommenen Abschliessung liegen ausser dem Rahmen unserer Beschreibung und gipfeln in der Ausbildung des vollkommensten Feudalsystems.

Der Mikado (auch Tennô oder Tenshi, Titel des Kaisers von Japan), vor Zeiten dem Volke gegenüber mit gottähnlichem Nimbus ausgestattet, war jeder Macht entkleidet, während der Shogun der eigentliche Herrscher mit der Macht über Leben und Tod der Daimios war. Dazu bestand ein Heer von Samurais (Krieger), die ihr Leben in Waffenübungen verbrachten und keine andere Verpflichtung hatten, als den übertriebenen Begriffen von Ehre in weitgehendster Weise zu huldigen und nöthigen Falls für ihre Gebieter den Heldentod zu sterben, während das Volk grösstentheils Ackerbau und Handel trieb und ohne viele Sorgen weiter lebte, da die eigenen Bedürfnisse gering waren und die zu leistenden Abgaben zum Ertrage des Bodens und der Arbeit in keinem Missverhältnisse standen.

In der Mitte unseres Jahrhunderts, als Handel und Verkehr an der Westküste Amerikas an Ausdehnung gewannen, gestaltete sich die Abschliessung Japans für die Ausbreitung des Welthandels zu einem um so unliebsameren Hinderniss, als man den immensen Reichthum dieses bedeutenden Inselreiches an Natur- und Kunstproducten kannte. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika kamen zuerst Stimmen

zur Geltung, welche die Eröffnung des in einen Märchenschleier gehüllten Japan in entschiedener Weise um so mehr forderten, als Japan zu einer Zwischenstation auf dem Seewege von Nordamerika nach China geeignet erschien. Sie brachten es dahin, dass im Jahre 1853 das erste und 1854 ein zweites amerikanisches Geschwader unter Commando des Commodore Perry nach Japan entsendet wurde, um daselbst Handelsverträge abzuschliessen.

Das tactvolle und feste Auftreten des Commodore war von einer imponirenden Machtentwicklung Amerikas unterstützt. Er fand aber auch politische Zustände im Lande vor, welche bei der Eifersucht zwischen den Familiengliedern des Mikado und jenen des Shoguns jeden vereinigten Widerstand unmöglich machten, und brachte es leicht zum Abschlusse von Verträgen, infolge welcher den amerikanischen Schiffen die Häfen Nagasaki und Simoda zum freien Verkehr eröffnet wurden.

War Simoda schon seiner entfernten Lage von den Hauptproductionsgebieten des Landes wegen nicht sonderlich vortheilhaft als Station für den Welthandel gewählt, so erwies sich dessen Untauglichkeit als Hafen in drastischer Weise durch die Verheerungen, die ein im December 1854 daselbst eingetretenes Seebeben verursachte. Nahezu alle in grosser Zahl verankerten japanischen Fahrzeuge wurden durch die Gewalt der Wogen aneinander geschleudert und zertrümmert; die Seebebenwoge („Roller“) überschritt die Ufer, riss alle Baulichkeiten mit sich fort und führte im Rücklaufe deren Trümmer in die offene See. Die russische Corvette „Diana“, mit der Flagge des Admirals Putiatin, der mit der japanischen Regierung in Verbindung stand, um für seine Nation die gleichen Begünstigungen bezüglich der Freiheit des Schiffahrtsverkehres zu erlangen, welche die Amerikaner bereits besassen, wurde von ihren Ankern gerissen und derart beschädigt, dass sie bald nach Ablauf des Rollers in die Tiefe sank.

Sollten die Errungenschaften, die in der Erschliessung Simoda's für den allgemeinen Verkehr lagen, nicht illusorisch werden, so musste auf die Wahl eines besser gesicherten Ankerplatzes Bedacht genommen werden. Da ein solcher in nächster Nähe nicht zu finden war und man aus Handelsinteresse ausserdem darnach trachten musste, dem Centrum des Landes näher gelegene Punkte als Vertragshäfen zu gewinnen, so wurden von Seiten der Amerikaner erneuerte Verhandlungen aufgenommen, die im Jahre 1857 zu dem Ziele führten, dass Kanagawa den Fremden eröffnet und mit den am Welthandel betheiligten Nationen, und zwar zunächst mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika, den Engländern, Franzosen und Russen und später

mit den übrigen Staaten Verträge folgenden Inhaltes abgeschlossen wurden:

1. Diplomatische Agenten der betreffenden Staaten erhalten das Recht in Yeddo zu wohnen, stehen unter dem Schutze des Shoguns und dürfen im Lande ungehindert reisen.

2. In allen Häfen, welche dem auswärtigen Handel geöffnet werden, können die Vertragsmächte Consulate errichten.

3. Den Fremden wird ein bestimmtes Terrain eingeräumt, das sie nach Zahlung einer festgesetzten Taxe bebauen können.

4. Die Fremden bleiben unter der Jurisdiction ihrer eigenen Consulate.

5. Die Fremden geniessen Religions- und Handelsfreiheit, so lange sie die festgesetzten Zollabgaben entrichten.

6. Innerhalb eines Rayons von 10 Ri (2 Ri = 3·9 *km*) können sich die Fremden frei bewegen, dürfen aber diese Grenzen ihrer Territorien ohne Erlaubniss der japanischen Regierung unter keiner Bedingung überschreiten.

Der Abschluss dieser Verträge mit den Fremden erhöhte die Spannung zwischen dem Shogun und dem Mikado. Die Daimios, die bis nun treue Anhänger des Shoguns gewesen waren, sahen sich durch die Freiheiten, welche den Fremden eingeräumt wurden, in ihren Rechten verkürzt und schlossen sich, da der Mikado bei Abschluss der Verträge nicht betheiligt war, enger an diesen, um durch Erhöhung der Macht desselben die ihnen lieb gewordene Feudalgewalt zu behaupten. Thatsächlich wurden auch am Hofe von Kioto die abgeschlossenen Verträge als ungiltig betrachtet und zu umgehen gesucht.

Die Zerstörung von Kagoshima, der Hauptstadt des Fürstenthums Satsuma, durch die Engländer (1863) infolge der Niedermetzelung eines Engländers, der sich nach Anschauung der Japaner einer Etiketteverletzung schuldig gemacht hatte, und das Bombardement von Shimonoseki, das im Gegensatze zu den abgeschlossenen Verträgen den fremden Schiffen die Passirung verweigerte, durch Engländer, Franzosen, Holländer und Nordamerikaner 1864, belehrte die Japaner in nicht misszuverstehender Weise über die Ausdehnung der Machtmittel, welche den Fremden zu Gebote standen, und machte jeden ferneren Widerstand illusorisch.

Der Anschluss der Daimios an den Mikado hatte nur insoferne eine Aenderung der Situation herbeigeführt, dass der Shogun zum Abdanken gezwungen wurde und der Mikado selbst die Regierung mit deren Sitz in Yeddo, das von 1868 an Tokio genannt wird, übernahm.

Die Verträge wurden in der gleichen Form, wie sie vom Shogun abgeschlossen wurden, seitens des Mikados bestätigt und seit dieser Zeit vollinhaltlich aufrecht erhalten.

Die Bestrebungen, welche neuerer Zeit von den fremden Mächten für die Eröffnung des ganzen japanischen Reiches für den freien Verkehr gepflogen werden, haben deswegen noch nicht den gewünschten Erfolg gehabt, weil man von Seite Japans die Unterstellung der Fremden unter japanische Jurisdiction forderte und ihnen nicht das Recht gewähren wollte, in Japan Grundeigenthum zu erwerben. Die Einführung der neuen Gesetzbücher, welche auf den in Europa geltenden Principien beruhen, die nothwendige Voraussetzung, wenn man Europäer japanischen Richtern unterstellen will, kommt übrigens seit 1. Jänner 1891 langsam in Gang.

Die ungemeinen Fortschritte Japans auf der Bahn der Cultur, die seit der kurzen Zeit der thatsächlichen Eröffnung des Landes gemacht wurden und bis jetzt noch in steter Entwicklung begriffen sind, lassen annehmen, dass die oben erwähnten Bestrebungen zu Gunsten der Vertragsmächte und der Vertragshäfen mit den vielfachen Einschränkungen der Freiheit endlich doch von Erfolg gekrönt sein werden, trotz der nationalen Reaction, die sich seit einigen Jahren in Japan gegen alles Fremdländische entwickelt hat.

So versuchten die japanischen Kaufleute, mit Hilfe der Regierung den Handel der europäischen Firmen zu verdrängen; dies ist ihnen bis jetzt theilweise bei den Artikeln Seide, Reis und Kohle, also in Zweigen des Exportgeschäftes gelungen. Die Japaner beherrschen ferner den Handel mit China und den Vertrieb der eigentlichen „Japanwaaren“, das sind die Erzeugnisse des japanischen Kunstgewerbes. Im Ganzen jedoch ist ihr Antheil an dem auswärtigen Handel verhältnissmässig noch klein. Dieses Terrain beherrschen die 150 in Japan etablirten ausländischen Firmen aller Nationen, von denen ungefähr 90 auf Yokohama entfallen. Diese Kaufleute sind in Japan nur Grosshändler und befassen sich gleichzeitig mit Import und Export. Die treibende Kraft in jedem europäischen Kaufmannshause ist der japanische „Banto“, welcher Gebräuche, Charakter und Behandlungsweise seiner Landsleute, sowie auch ihre Geschäftsgebräuche kennt. Er vermittelt den Verkauf der Waare unter Oberaufsicht des Repräsentanten der europäischen Firma.

Ein Gebiet für grossen, schnellen Gewinn bei geringen Umsätzen ist Japan heute nicht mehr, weil sich hier wie im übrigen Ostasien die Concurrenz aus allen Ländern der Welt begegnet. Dafür verstehen

es die Japaner, wie kaum ein zweites Volk der Erde, sich die technischen Errungenschaften der Europäer eigen zu machen. So hat Japan nicht nur viele Maschinen zur Hebung seiner Industrie aus Europa und Nordamerika importirt, sondern selbst im Lande Maschinen-, Glas- und Tuchfabriken, Seidenspinnereien etc. nach europäischen Mustern eingerichtet; ja es exportirt schon Imitationen von schwedischen Zündhölzchen, böhmischen Glaswaaren, schweizerischen Strohflechtereien und anderen europäischen Erfindungen, zum Theil selbst nach Europa.

Yokohama.

Als auf Grund der mit den Fremden abgeschlossenen Verträge zur Eröffnung Kanagawas geschritten wurde, traten die Fehler deutlich zutage, welche in der Wahl des Platzes lagen und Schwierigkeiten involvirten, deren Tragweite eine unabsehbare war.

Die Lage des Ortes am Tokaï-Do, jener Heerstrasse, auf welcher die in den reichen westlichen Landestheilen residirenden mächtigen Daimios mit ihrem zahlreichen Gefolge an Kriegern jahraus, jahrein ihre Reise an den Hof des Shoguns unternahmen, war bei den in jener Zeit ins Wanken gerathenen politischen Zuständen die denkbar ungünstigste. Die Feudalfürsten waren vielleicht aus Ueberzeugung, die grosse Menge der Samurais aber sicherlich aus egoistischen Gründen eingefleischte Fremdenhasser. Lag es doch nahe, dass die Eröffnung des Landes Aenderungen zur Folge haben müsse, welche diese beiden bisher herrschenden Classen ihrer Vorrechte berauben werden. Eine Verletzung der strengen japanischen Etiquette durch die Europäer, die mit deren geheimnissvoller Bedeutung unbekannt waren, konnte zu schweren Verwicklungen mit den europäischen Mächten führen. Diesen auszuweichen und auch aus dem Grunde, weil die stark versandete Rhede von Kanagawa den Anforderungen, die man aus nautischen Rücksichten an sie als Hauptschiffahrtsstation des überseeischen Handels mit Japan stellte, nicht entsprach, vereinbarte man die Wahl eines anderen Vertragshafens an der Bucht von Yeddo. Trotz der grossen räumlichen Ausdehnung derselben, die in einer durchschnittlichen Breite von 10 ungefähr 25 Seemeilen tief in das Land eindringt, finden sich daselbst nur wenige Stellen, die zur Anlage eines umfangreicheren Hafens geeignet sind. Der nördliche Theil der Bucht, an dessen Gestade Tokio liegt, ist grösseren Schiffen durch ausgedehnte Versandungen unzugänglich, welche von Ablagerungen des hier mün-

denden Sumida-gawa herrühren, ebenso auch seiner Flachküsten wegen der östliche Theil. Es erübrigte daher nur das von Kanagawa südwärts, demnach von Tokio entfernter gelegene Ufergebiet der Halbinsel Sagami, die von einer mit steilen Hängen zur See absteigenden Hügelkette gebildet wird, welche vor dem Südeingange der Bucht vorgelagert ist und diesen zwar bedeutend verengt, aber auch die Bucht vor dem directen Eintritt der Oceanwogen bewahrt.

Das unansehnliche und zu jener Zeit kaum beachtete Fischerdorf Yokohama auf dieser Halbinsel (35° 26′ nördl. Br., 139° 39′ östl. L. v. Gr.) wurde zur Fremdenniederlassung ausersehen und im Juli 1859 dem auswärtigen Handel geöffnet. In wenigen Jahren entwickelte sich die Stadt zu einem Handelsemporium ersten Ranges. Die Einwohnerzahl allein, deren Höhe schon dermalen 122.000 Köpfe beträgt, spricht für die Ausdehnung, die es genommen hat.

Yokohama hat die stärkste Fremdencolonie in Japan. Ende 1889 waren von den 4542 Ausländern 2993 Chinesen, 720 Engländer, und 829 gehörten den übrigen Nationen an. Hier erscheinen 3 Tagesblätter in englischer Sprache. Die Engländer unterhalten die Victoria Public School und neben 3 japanischen Spitälern finden wir hier je ein Seehospiz der Deutschen, der Engländer und der Amerikaner.

Die Rhede ist im Allgemeinen eine gute zu nennen, umsomehr, als in neuerer Zeit der Versandung, welche von Kanagawa aus immer weiter um sich griff, durch Errichtung zweier Wellenbrecher Einhalt geboten wurde. Diese Wellenbrecher sind je eine Seemeile lang und laufen im stumpfen Winkel gegen einander. Dadurch umfangen sie ein ausgedehntes Hafenbecken, das mit der freien Rhede nur durch eine kaum 3 Kabel breite und von Leuchtschiffen und Tonnen gut gekennzeichnete Einfahrt in Verbindung steht. Ein über 600 *m* langer Pier, an dem die Schiffe werden anlegen können, soll vom Staate, ein Dock von Privaten erbaut werden.

Die grossartige Anlage der Hafenbauten auf der Rhede von Yokohama gibt den besten Beweis dafür, dass es den Japanern gegenwärtig mit der Unterstützung der internationalen Schiffahrt und der Heranziehung derselben an ihre Küsten vollster Ernst ist.

Die Lage der Stadt ist eine äusserst vortheilhafte. Gegen Südost an die pittoresk geformten Hügel des Mandarin-Blaff (im Allgemeinen die „Hills“ genannt) gelehnt, gibt das landwärts und besonders in der Richtung gegen Tokio verlaufende flache Terrain hinreichenden Raum zur Ausbreitung, die dermalen schon soweit gediehen ist, dass durch die vereinzelt längs der Strandlinie auftauchenden

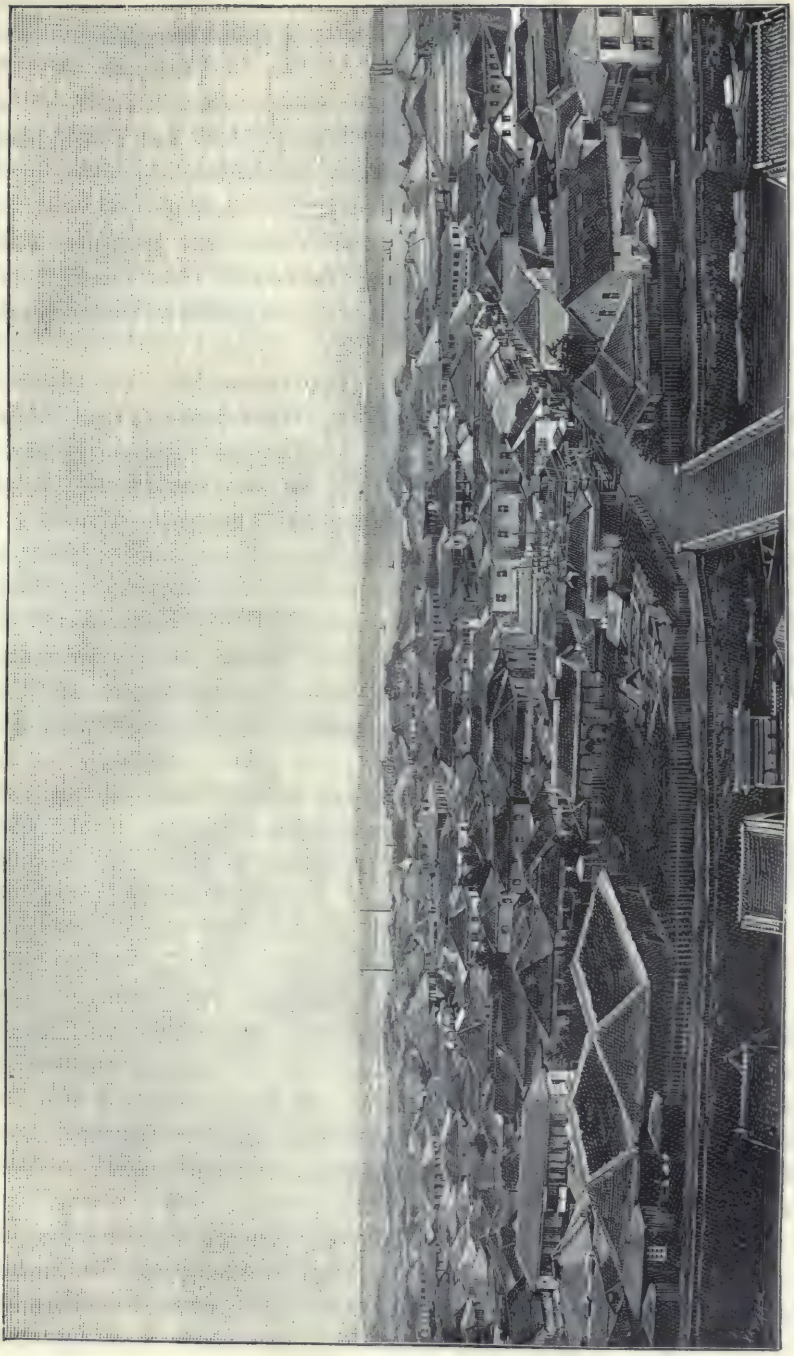
Häuschen der Contact mit Kanagawa gewonnen ist und dadurch auch mit den Ortschaften Tsurumi, Kawasaki und Omori, welche den Tokaï-Do mit je einer Häuserzeile bis Shina-gawa, der Vorstadt Tokios, begleiten.

Weit hinter der Stadt erscheinen coulissenartig gegen einander geschoben mehrere Hügelreihen und über diesen, die Dunstsphäre durchbrechend, in deutlichen Contouren das Bild des heiligen Berges Fusiyama (3750 *m*), des Wahrzeichens von Japan, zu dem alljährlich im Hochsommer an 20.000 weissgekleidete Pilger wallfahrten. Gegen die Rhede zu präsentirt sich Yokohama als moderne Seestadt. Ihrer ganzen Länge nach ziehen sich tadellos ausgeführte Quaibauten mit kleineren Wellenbrechern, welche den French Hatoba (französischer Hafen) und English Hatoba (englischer Hafen) umschliessen. Diese beiden sind jedoch nur zur Aufnahme von kleinen Fahrzeugen und Lastbooten geeignet. Am breiten Quai, der wie in den übrigen Vertragshäfen „Bund" genannt wird, reihen sich stattliche, nach europäischen Mustern errichtete Gebäude aneinander, welche nur durch die in regelmässigen Intervallen belassenen Querstrassen unterbrochen sind. Die den „Hills" näher liegenden Gebäude dienen hauptsächlich den angesiedelten Fremden, während nordwestlich vom English Hatoba das Zollhaus, verschiedene Etablissements japanischer Schiffahrtsgesellschaften und schliesslich das Hafenamt die Reihe ergänzen.

Hinter diesen Bauwerken breitet sich das ausgedehnte Häuserfeld, das durch regelmässige und breite Strassen in den Hauptrichtungen NW-SO und NO-SW gekreuzt wird, in erster Linie bis an einen breiten Canal aus, welcher die beiden Arme eines Flüsschens verbindet, die das Weichbild der Stadt einerseits gegen die Hills, anderseits gegen Kanagawa abgrenzen.

Jenseits dieses Canals liegen ausgedehnte Vorstädte, die von der ärmeren, hauptsächlich Kleingewerbe betreibenden Bevölkerung bewohnt werden.

Abgesehen von den Hills, auf die wir noch später zurückkommen werden, lassen sich im Weichbilde Yokohamas drei durch den Charakter ihrer Bauarten und der sie bewohnenden Gesellschaftsclassen streng geschiedene Stadttheile unterscheiden. Im östlichen Theile haben ausschliesslich europäische Bauten ihren Platz; hier befinden sich die grossen Waaren- und Bankhäuser, welche die Geschäftsvermittlung des Grosshandels zur Aufgabe haben, dazwischen die für die angesiedelten Fremden im fernen Osten zum Bedürfniss



Yokohama.

gewordenen Hôtels und Clubhäuser, sowie vereinzelte Verkaufslager, aus welchen die Ansiedler ihre Lebens- und Leibesbedürfnisse decken. Das Centrum der Stadt vom English Hatoba an beherrscht das officielle Yokohama, wenn man die Vereinigung der Amtsgebäude als solches bezeichnen darf. Präfectur, Municipium, Post- und Telegraphenamt, Zollhaus u. s. w. stehen hier nahe aneinander in grossen, regelmässigen und palastartigen Gebäuden; im Hintergrunde erstreckt sich der sogenannte Cricket-Ground, dessen Anlage auf englische Anregung zurückzuführen ist, ein freier Rasenplatz von grosser Ausdehnung, der in mehreren Theilen Anfänge zu grösseren Gartenanlagen aufweist.

Westlich vom centralen Theile Yokohamas liegt die japanische Stadt, ein Prototyp der Regelmässigkeit. Wenn man von einem Unterschiede gegenüber anderen japanischen Städten reden kann, so mag er wohl nur darin gefunden werden, dass die einzelnen Häuser, welche insbesondere in den dem Centrum der Stadt näher gelegenen Strassen ganz zu Waarenlagern umgewandelt sind, ohne auch nur im Geringsten vom normalen Typus abzuweichen, den Eindruck einer grösseren Wohlhabenheit der Bewohner machen. Das ist auf den Umstand zurückzuführen, dass sich hier besser situirte Kaufleute Tokios, welche in engere Handelsbeziehungen zu den Fremden in Yokohama oder zu überseeischen Firmen getreten sind, ansässig gemacht oder Filialen ihrer Stammgeschäfte errichtet haben.

Auffällig sind weiters die „feuersicheren“ Häuser, von denen je eines in Mitte einer Gruppe japanischer Häuschen steht. Diese Häuser sind Lehmbauten mit sehr dicken Wänden, einem widerstandsfähigen Dache aus Backsteinen und einer beschränkten Zahl von Fenstern und Thüren, die durch in Charnieren bewegliche Platten aus gleichem Material und in gleicher Dicke wie die Wände hergestellt sind und nahezu luftdicht schliessen. Die Contouren eines solchen „Feuerhauses“ sind vollkommen regelmässig und stossen scharfkantig aneinander; die Aussenwände sind glatt polirt und mit einer dunklen Lackfarbe angestrichen, so dass die Häuser das Aussehen von feuerfesten Riesencassen haben, welcher Eindruck durch die erwähnten, unseren Cassenthüren absolut gleichenden Verschlüsse noch erhöht wird.

Der eminenten Gefahr wegen, die eine Feuersbrunst für Holzhäuser japanischer Bauart mit sich bringt, ist die Einrichtung von Feuerhäusern eine ebenso nothwendige als sinnreich durchdachte und dabei vollkommen entsprechende, weil bei einer Feuersbrunst das leichte Sparrenwerk der

japanischen Häuser vollständig niedergebrannt ist, bevor es zur Entwicklung hoher Gluthitze kommen kann. Bei Ausbruch eines Feuers werden alle werthvollen Waaren und Gegenstände des Hausrathes mit möglichster Raschheit aus den dem Feuerherde nächstliegenden Wohnhäusern in das Feuerhaus gebracht, dieses verschlossen und sodann der Ausgang des Brandes relativ angstlos abgewartet. Rauchgeschwärzt und höchstens mit einigen Sprüngen durchzogen steht nach dem Brande das Feuerhaus, welches in den meisten Fällen die darin aufbewahrte Habe der Abgebrannten unversehrt in sich birgt, inmitten des rauchenden Trümmerhaufens, um kurze Zeit darauf als Stützpunkt für den Wiederaufbau der zerstörten Häuser zu dienen.

Die als südöstliche Begrenzung Yokohamas ansteigenden Hügel, welche sowohl durch die Vielgestaltigkeit ihrer Formen, als auch durch das üppige Grün, das sie bedeckt, das Auge des Beschauers von der Eintönigkeit des von der Stadt gebotenen Bildes ablenken, sind an ihren Kuppen und Hängen von zahlreichen Villen besetzt. Jeder Ansiedler, dessen Mittel es halbwegs zulassen, und der durch seinen Beruf nicht unbedingt an die untere Stadt gefesselt ist, mithin alle Consuln, Bankbeamte, Aerzte und Private (es gibt auch solche bereits unter den in Yokohama angesiedelten Fremden) hat hier sein Häuschen nach eigenem Geschmacke und Bedürfniss errichtet und haust darin ungestört und unbehelligt von aller Welt. Die einzelnen Villen stehen in grösseren oder kleineren wohlgepflegten Gärtencomplexen die von natürlichen Hecken umsäumt sind.

Das geschäftliche Treiben der unteren Stadt erreicht nicht die Höhen der Hills, wo der allgemein herrschende Friede und die Ruhe höchstens durch das Gelächter auf den Rasenplätzen sich tummelnder Kinder und durch das Knarren eines vereinzelt über die Kieswege rollenden Jinriksha (Menschenkraftwagen, die aus Reisewerken wohlbekannten leichten Karren mit stuhlartigem Sitze für ein bis zwei Personen und einer scheerenartigen Deichsel) gestört wird.

Am Grat der gegen die Stadt besonders steil abfallenden vordersten Hügelreihe steht ein kleiner Tempel, der über eine in gerader Linie ansteigende Treppe zugänglich ist, welche unter dem Namen der „hundert Stufen“ bekannt ist, wenngleich deren einige weniger vorhanden sein mögen. In der Nachbarschaft dieser Treppe befinden sich mehrere Theehäuser, die in ihrer exponirten, von der kühlenden Seebrise bestrichenen Lage mit freiem Ausblick über Yokohama und die ausgedehnte Bucht bis an die Grenzen des Dunstmeeres, das über

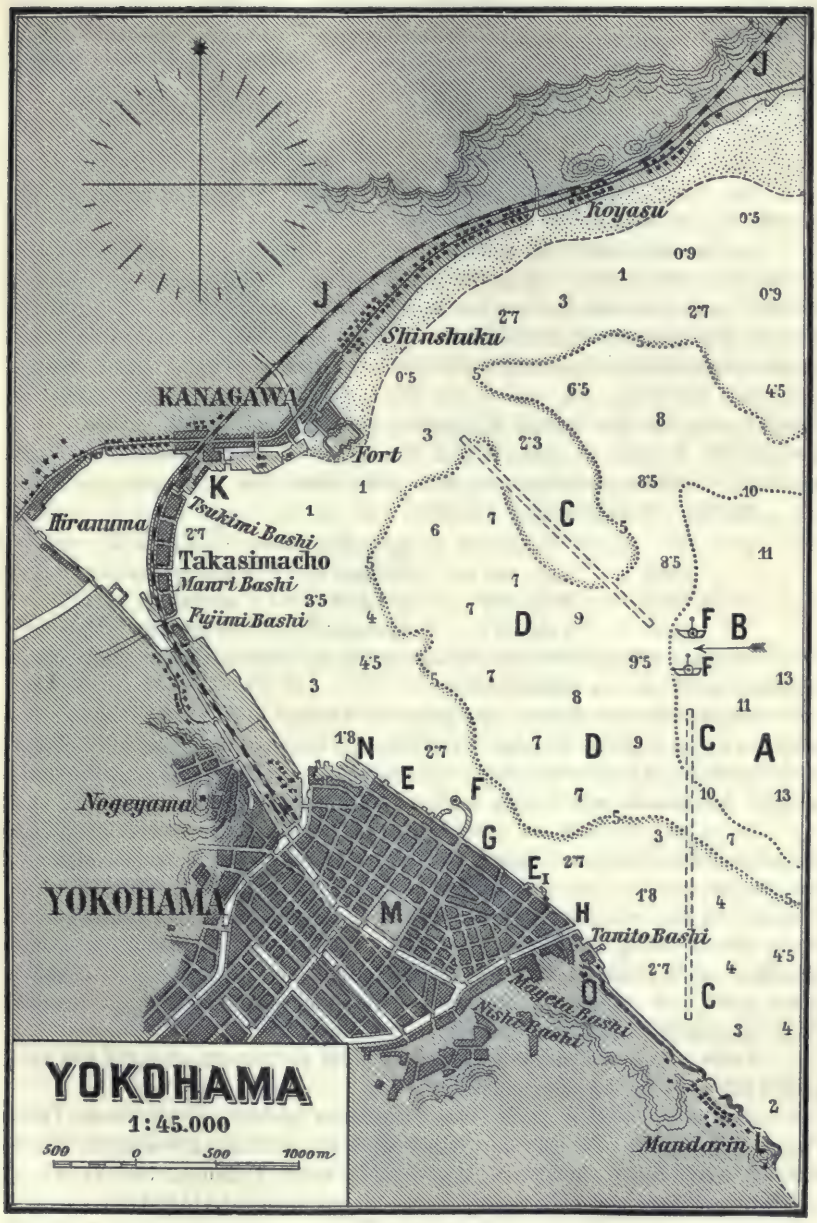
Tokio lagert, hinreichende Anziehungskraft besitzen und daher Einheimische und Fremde in gleicher Weise bestimmen, nach des Tages Mühen hier Ruhe und Erfrischung zu suchen.

Die Erschliessung des Wunderlandes der „aufgehenden Sonne" brachte Yokohama, dem Hafen der Hauptstadt Tokio, dem Ausfuhrplatze des ergiebigsten Theiles des Landes, riesigen Gewinn. Mit dem Tage der Eröffnung des Handels mit dem Auslande wurde Yokohama der Werthmesser der ganzen Handelsbewegung des Reiches. Es war selbstverständlich, dass die erste Eisenbahn, welche Japan baute, nur die Strecke Yokohama-Tokio sein konnte. Schon 1869 wurde der erste Spatenstich gethan, aber erst am 14. October 1872 ward die Linie dem Verkehre übergeben, weil der Bau der 485 *m* langen Brücke über den Rokupawa ungeahnte Schwierigkeiten verursachte. Yokohama erhielt gleichzeitig grosse Werkstätten für den Bau von Eisenbahnbetriebsmitteln.

In einem Lande, wo man abseits von den Eisenbahnen und schiffbaren Wasserstrassen heute noch wochenlange Reisen in der zweirädrigen von einem Menschen gezogenen Jinriksha unternimmt, weil diese Art zu reisen die bequemste und billigste ist, musste die Eröffnung einer Eisenbahn die Zufuhr von Gütern aus dem Innern nach Yokohama ungemein fördern, während die Reformbewegung, die von der Hauptstadt ausging, naturgemäss zunächst in ihrer Umgebung die steigende Einfuhr europäischer Waaren zur Folge hatte.

Als Station der grossen Eisenbahnlinie, welche ganz Nippon längs der Ostküste von Norden nach Süden durchzieht, als Nachbarstadt von Tokio, dem Ausgangspunkte westwärts gerichteter eiserner Spurwege, blieb die Handelsstellung Yokohamas als dominirenden Hafens von Japan lange unangefochten; erst in den letzten Jahren strebt hinter ihm das südwärts gelegene Kobé-Hiogo empor und wird ein gefährlicher Rivale. Die Kaufmannswelt von Yokohama sucht nach Möglichkeit einem Rückgange seines Handels entgegenzuwirken. Dahin gehört die Thatsache, dass man 1890 junge Leute, welche die Handelsschule absolvirt hatten, nach Shanghai schickte, damit sie dort die chinesischen Handelsusancen kennen lernen und befähigt seien, japanische Exporthäuser zu gründen. Denn bisher gibt es zahlreiche und geachtete chinesische Handelshäuser in Japan, aber keine japanischen in China, und von den 4542 Fremden, die Ende 1889 in Yokohama wohnten, waren 2993 Chinesen.

Yokohama (Sonden in Metern).



A Rhede, B Einfahrt in den Hafen, C Wellenbrecher in Bau, D innerer Hafen, E Anlegeplätze für Boote, E, Zollamt, F Leuchtfeuer, G Wettersignalstation, H Hôtel, J Eisenbahn nach Tokio, K Eisenbahnstation, L Fels, M Garten und Cricketplatz, N Admiralitäts-Werften, O Hospital.

Wir geben zunächst eine Uebersicht des Handelsverkehres von Yokohama in Silber-Yen (= 1 Silber-Dollar).

	Ausfuhr	Von der Gesammtausfuhr Japans	Einfuhr	Von der Gesammteinfuhr Japans
1889	41,507.835 Yen	59·24%	34,286.456 Yen	51·86%
1888	40,714·013 „	45·00 „	36,646.149 „	55·96 „
1887	33,775·222 „	64·46 „	27,174.928 „	61·33 „

Die Hauptausfuhrartikel Japans, Seide und Thee, sind auch die des Handels von Yokohama.

In dem edlen Rohstoffe Seide beeinflusst Japan in hervorragendem Grade die Preise des Welthandels. Seine lohnende Production wird in den ausgedehnten Gebieten im Westen und Norden von Yokohama betrieben und endet gegen Süden hin unter dem Parallelkreis von Kioto. In diesem Gebiete entstehen unausgesetzt neue Maulbeerpflanzungen. Japanische Seide findet Absatz in der Union und in Europa. Jedes Jahr beschäftigt die Japaner die Frage, ob sie die Seide grob, das ist für Amerika, oder fein für Europa (Frankreich und England) spinnen sollen. Doch arbeiten die Japaner in erster Reihe für den europäischen Markt, und wenn die Ernte in Italien missrathen ist, wird mehr feiner Titre gesponnen.

Ausfuhr von Seide aus Yokohama.

	Rohseide	Seidenabfall	Werth aller Gattungen Seide
1889	2,469.660 *kg*	618.919 *kg*	28,850.956 Yen
1888	3,753.655 „	861.208 „	28,896.748 „
1887	2,549.647 „	618.003 „	21,859.757 „

Im Jahre 1890 gerieth die Ausfuhr ins Stocken, als durch die amerikanische Silberbill der Preis des Silbers stieg.

Erwähnenswerth ist noch die steigende Ausfuhr von seidenen Taschentüchern (1889 629.596 Dutzend, 1888 334.425 Dutzend) nach Amerika, Frankreich und England; diese werden in der Umgebung von Yokohama und Tokio verfertigt. Seidenstoffe und Waaren wurden 1889 für 566.301 Yen ausgeführt.

Thee ist seit mehr als 1000 Jahren in Japan bekannt und das Lieblingsgetränk der Eingeborenen. Man führt fast nur grünen Thee aus, und dieser ist fast ausschliesslich auf den amerikanischen Markt (Chicago, Canada, Californien) angewiesen, da ihm europäische Consumenten keinen Geschmack abgewinnen können. Durch die Eröffnung der Canada-Pacificbahn und der oceanischen Dampferlinien derselben ist japanischer Thee in die Oststaaten vorgedrungen. Man denkt in Japan daran, den Absatz des russischen Petroleums zu fördern, damit Russland dafür dem japanischen Thee Vorzugszölle gewähre.

Ueber unseren Hafen wurden 1889 10,838.152 *kg* Thee (Werth 3,615.978 Yen), 1888 10.799.454 *kg* Thee ausgeführt.

Von Rohproducten haben (1889) grössere Bedeutung nur noch Fische (Werth 971.647 Yen), welche in China abgesetzt werden, Zimmerholz (Werth 372.815 Yen), Kupfer in Barren und Stangen (1889 44,100 *q*, 1888 47,474 *q*), welches nach China und Indien geht, endlich Steinkohlen (61.848 *t*) für den Schiffsgebrauch.

Die Ausfuhr von Erzeugnissen des japanischen Kunstgewerbes nimmt im allgemeinen zu. Hieher gehören Porzellan und Irdenwaaren (763.927 Yen), welche vorzugsweise in Amerika, Australien, China und Indien abgesetzt werden,

dann die bisher unübertroffenen Lackwaaren (460.841 Dollars), die nach Deutschland, Frankreich und England gehen, sowie Bronzewaaren (162.563 Yen), für welche Yokohama ein sehr bedeutender Industrieplatz ist, und die Frankreich, England und Amerika kaufen.

Bemerkenswerth ist auch die Ausfuhr von Holzwaaren, Fächern und Strohgeflechten.

Von anderen Erzeugnissen sind hervorzuheben halbseidene Satins für Deutschland, Frankreich und die Schweiz, und Teppiche.

Die Einfuhr Japans, welche sich zur Zeit des holländischen Monopolhandels auf wenige europäische Artikel: Uhren, Bücher etc. beschränkte, ist seit dem grossen Culturumschwunge im beständigen Steigen, und es wird noch lange dauern, bevor japanische Etablissements den Bedarf an europäischen Producten decken können, wenn auch das bisher Erreichte höchst staunenswerth ist. Von der Einfuhr entfallen gut zwei Drittel des Werthes auf Industrieerzeugnisse aus Europa und Amerika.

Der für den Handel Yokohamas wichtigste Artikel sind Baumwollgarne (1889 118.393 *q*, Werth 6,157.089 Yen, 1888 129.643 *q*), welche aus England und Indien kommen, und mit denen die im Lande erzeugten Garne nicht concurriren konnten, weil sie bisher nur aus der im Lande angebauten oder aus China eingeführten, also minderwerthigen Baumwolle hergestellt waren, doch kommt jetzt auch aus Amerika und Indien Baumwolle.

Die Einfuhr von Rohbaumwolle ist wegen Errichtung zahlreicher Spinnereien 1889 auf 39.170 *q* gestiegen.

Im Jahre 1889 hatten die hier eingeführten Baumwollgarne und Fabricate einen Werth von 8,882.423 Yen, 1888 von 9,337.054 Yen.

Die Einfuhr von Schafwollgarnen und Fabricaten erreichte 1889 einen Werth von 4,046.236 Yen, an welcher Ziffer wollene Musseline aus Frankreich und Deutschland, Italian Cloth aus England, Tuche aus Deutschland, Militärtuche aus England, Flanell aus Deutschland und England und wollene Decken aus England den Hauptantheil hatten.

Die grösste Zukunft haben wollene Flanelle, welche die Japaner gerne für nationale Sommer- und Winterkleider verwenden.

Die Einfuhr von Eisen- und Stahlfabricaten erreichte 1889 einen Werth von 2,553.128 Yen. Roheisen, Stangeneisen und Platten kommen überwiegend aus England, Eisenbahnschienen liefert auch Deutschland, in Nägeln behauptet dieses den ersten Platz.

Maschinen und Instrumente wurden 1889 für 3,892.057 Yen, 1888 für 3,046.974 Yen eingeführt. Die Einfuhr von Nähmaschinen aus Deutschland geht zurück, weil in Japan die Strömung gegen das Tragen europäischer Kleidung wieder mächtiger wird und japanische Gewänder nicht mit der Maschine, sondern ausschliesslich mit der Hand genäht werden.

Taschenuhren wurden 1889 119.702 Stück, Wanduhren 82.228 Stück eingeführt. Wichtig ist die Einfuhr von Locomotiven, Dampfkesseln, Waggons, Maschinen für Papier-, Spinn- und Webefabriken.

Für Droguen, Chemikalien und pharmaceutische Producte ist Yokohama der wichtigste Platz Japans. Die Einfuhr steigt, weil die vielen neu errichteten Papier-, Glas- und anderen Fabriken gute Abnehmer sind.

Anilinfarben, von welchen Violett am stärksten begehrt wird, liefert Deutschland, trockenen Indigo Indien.

Papier kommt aus England und Deutschland, und diese werden für Sorten von leichterem Gewichte den Markt behaupten, da die zahlreichen neuen einheimischen Fabriken, welche mit europäischen Maschineneinrichtungen versehen sind, nur die schwereren Sorten liefern.

Für Filzhüte, die in Japan sehr beliebt sind, ist England das wichtigste Land, für Schuhwaaren bestehen im Lande zahlreiche Fabriken; der Gebrauch des europäischen Schuhwerkes breitet sich rasch aus; die grossen Fortschritte, welche die Japaner in der Bearbeitung des Leders machen, beeinflussten mehr und mehr den Markt. 1889 wurden noch für 461.588 Yen, 1888 für 502.682 Yen Leder, meist aus England, eingeführt.

Fensterglas, dessen Bedeutung für die Einfuhr steigen dürfte, sendet Belgien, Cement England und Deutschland.

In der Gruppe der Nahrungs- und Genussmittel ist Zucker von hervorragender Bedeutung. Ein Hauptcontingent liefert Formosa; beliebt ist weisser raffinirter Zucker aus China. In Yokohama werden regelmässig Zuckerauctionen abgehalten.

Es wurden Zucker und Melasse 1889 44.793 *q* (Werth 3.990.162 Yen), 1880 633.890 *q* eingeführt.

Von einiger Wichtigkeit sind noch Mehl aus der Union, condensirte Milch und Biere aus England und Deutschland, dessen Einfuhr aber beständig zurückgeht, weil in Yokohama und Tokio nach europäischen Verhältnissen eingerichtete Brauereien errichtet wurden.

In der Einfuhr von Petroleum (1889 848.100 *hl*, 1888 591·440 *hl*), dessen Absatzgebiet in Japan noch einer grossen Erweiterung fähig ist, tritt Russland als ernster Concurrent der Union auf, seit man in Batum auf die Versendung in Blechbüchsen mehr Sorgfalt verwendet.

Yokohama ist ein wichtiger Platz für Erzeugung von Cloisonnéwaaren, für Maschinen, Eis und Bier. Die meisten Fabriken in europäischem Style sind aber in Tokio und auf dem Wege dahin und beeinflussen daher wesentlich den Einfuhrhandel von Yokohama.

Im Hafen von Yokohama liefen ein:

						Zusammen	
		Dampfer	Tons	Segler	Tons	Schiffe	Tons
1889	Auswärtige	388	714.690	54	51.373	442	766.063
	Japanische	2111	1,404.310	243	36.996	2354	1,441.304
	Zusammen	2499	2,119.000	297	88.367	2796	2,207.367
1888	„	2574	1,937.925	320	87.837	2894	2,025.762
1887	„	2394	1,771.577	452	95.023	2846	1,866.600

Die nationale Flagge dient hauptsächlich dem Küstenhandel, im auswärtigen Verkehr dominirt die englische Flagge (1889 505.457 *t*), ihr folgen die Flagge der Union, die deutsche und französische Flagge.

Die regelmässigen Dampfschiffsverbindungen von Yokohama vermitteln die englische Oriental and Occidental Steamship Cy. und die Pacific Mail Steamship Cy. durch ihre gemeinsamen 14tägigen Linien: die Strecke San Francisco-Yokohama (4750 Seemeilen) wird fahrplanmässig in 18 Tagen zurückgelegt,

doch brauchte der Dampfer „China“ December 1889 nur 12 Tage 18 Stunden. Von Yokohama nach Hongkong, 1620 Seemeilen, brauchen diese Dampfer 7—8 Tage.

Die Verbindung mit Canada besorgt die Canadian Pacific Steam Line mit der Linie Vancouver-Yokohama-Hongkong bisher einmal, demnächst zweimal im Monate. Mit dieser Linie, welche mit der Canadian Pacific-Railway einen Theil der „Imperial Route“ der Engländer bildet, gelangten im Mai 1891 Reisende in 21 Tagen 6 Stunden von Yokohama nach London, während man via Suez noch immer 40 Tage braucht.

Ausser den eben genannten Gesellschaften unterhalten die Verbindungen mit den chinesischen Häfen und über diese weiter mit Südasien und Europa der Norddeutsche Lloyd (Bremen), die Kingsin-Line (Hamburg), die Peninsular and Oriental Steam Navigation Cy. (Brindisi, London) und die Messageries Maritimes (Marseille).

Ferner ist der Hafen Station der Ozaka Shoshen Kwaisha (Ozaka Merchant Shipping Cy.), der Glen Line, Castle Line, Shire Line, der Gibb Line of Australian Steamers.

Yokohama ist Sitz der nationalen Nippon Yusen Kwaisha (Japanese Mail Steamship Cy.), welche nicht nur Küstenfahrten unterhält, sondern auch die chinesischen Häfen bis Shanghai, Korea und Wladiwostok besucht.

Neuerer Zeit besteht ferner eine von Japan subventionirte Verbindung mit Sydney.

Yokohama ist Sitz einer Handelskammer, eines kaiserlichen Zollamtes, eines Post- und Telegraphen-Departements, eines kaiserlichen Laboratoriums für Hygiene, des britischen Gerichtshofes für Japan.

Es bestehen hier ein Exchange Market, an Banken und deren Vertretungen: Chartered Bank of India, Australia and China, Comptoir National d'Escompte de Paris, Hongkong and Shanghai Corporation, Oriental Bank Corporation in London, und nicht weniger als 116 Assecuranz-Gesellschaften haben hier ihre Vertretungen.

In Yokohama unterhalten Consulate: Belgien, China, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Peru, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, Schweiz, Spanien, Vereinigte Staaten von Amerika.

Hiogo-Kobé.

Von Nippon in Nord und Ost, von Sikok in Süd und von Kiusiu in West begrenzt, liegt zwischen den drei vorgenannten Inseln die japanische Inlandsee, ein Binnenmeer, das bezüglich seiner landschaftlichen Reize dem vielgerühmten griechischen Archipel würdig zur Seite gestellt werden kann. Trotz der die Navigation erschwerenden vielfachen Inselbildung wird dieser Meerestheil für die Schiffahrt insoferne eine ständige Bedeutung behalten, als die geringe Ausdehnung seiner Wasserfläche auch bei den heftigsten Wirbelstürmen ein übermässiges Anwachsen der See nicht zulässt und dadurch der Gefährlichkeit der in den japanischen Gewässern, besonders im Spätsommer

und Herbst, nur zu häufigen Typhons den schwerstwiegenden Theil benimmt. Die an Ausdehnung und betreffs des Handelsverkehres bedeutendste Stadt der Inlandsee ist Osaka (Oesaka) mit mehr als 476.000 Einwohnern im nordöstlichen Theile derselben, im Mündungsgebiete des Yodogawa gelegen.

Die vom Flusse an seiner Mündung abgelagerten Geschiebmassen machten die Bucht von Osaka immer seichter und für grössere Seeschiffe unzugänglich, so dass die Stadt Osaka auf die Vortheile einer eigentlichen Seestadt verzichten muss.

Als nach Eröffnung Japans der klingende Segen nur zu deutlich für den materiellen Erfolg sprach, welchen der überseeische Handel mit sich brachte, musste Osaka, wollte es nicht an Bedeutung verlieren, an ein Mittel denken, sich in directe Beziehungen zum Seeverkehr zu setzen.

Nachdem die den Zuzug grösserer Seeschiffe störenden Hindernisse nicht zu beseitigen waren, wurde Hiogo, das den natürlichen Bedingungen eines Seehafens Genüge leisten konnte, zum eigentlichen Hafen für Osaka erwählt und 1868 dem auswärtigen Handel eröffnet. Hiogo (auch Fiogo), das durch die Entwicklung der Fremdenstadt Kobé zu einer Doppelstadt geworden ist und mit Kobé gegen 136.000 Einwohner zählt, liegt 13 Seemeilen westlich von Osaka an der gleichnamigen Bucht. Es ist landwärts durch die steil abfallenden Hänge einer vorgeschobenen Hügelkette vortheilhaft begrenzt.

Von Wada-Saki bis Kobé Point, einer Strecke von zwei Seemeilen, breitet sich die Stadt in stark gekrümmtem Bogen conform der Küstenconfiguration aus und erscheint nur durch die nahezu in der Mitte der Bucht vorspringende Landzunge Kawasaki unterbrochen, welche durch Ablagerung vom Geschiebe des hier mündenden Minatogawa entstanden ist und die natürliche Grenze zwischen Hiogo und Kobé bildet.

Die Stadt Hiogo hat ihren japanischen Charakter vollkommen behalten und zeigt durch die Gleichförmigkeit der einzelnen Häuser, die in regelmässigen Zeilen aneinandergereiht sind, keine Abwechslung. Kobé hingegen, das seine Bedeutung nur durch die Ansiedlung der Fremden gewonnen hat, bietet durch die Verschiedenheit der vertretenen Baustyle, von der zierlichen Villa bis zum massigen Waarenhaus, und nicht minder dadurch, dass es Mangels hinreichenden ebenen Terrains die naheliegenden Hügellehnen ansteigt, dem Beschauer viel Anziehendes; es stellt dadurch die ältere

Schwester in den Schatten. Das Fremdenviertel von Kobé wird daher kurz das „model settlement“ von Japan genannt.

Das Innere der beiden Städte entspricht vollkommen dem Eindrucke, welchen die der See zugewandte Aussenseite macht; in Kobé finden wir die Villenstadt par excellence, von einem äusserst regelmässigen breiten und wohlgepflegten Strassennetz durchkreuzt, jedes einzelne Haus in den für den Bewohner ausreichenden Dimensionen gehalten und mit einer Gartenanlage umgeben, die in der meist glücklich gewählten Combination von europäischen und japanischen Ziergewächsen umsomehr einen schönen und eigenartigen Anblick bietet, da die japanische Gartenkunst ihr Hauptaugenmerk auf die Cultur ausserordentlich kleiner Zwergpflanzen und auf groteske Originalität richtet.

Landwärts und anlehnend an Hiogo schliessen an den europäisch angehauchten Stadttheil Gruppen japanischer Häuser an, welche die Regelmässigkeit der Strassenzüge nicht beeinflussen. Ihr Baumaterial ist Holz; die Häuschen werden niedriger und die Gärten kleiner, das Terrain steigt leicht an; vor uns läuft der Damm der Kobé-Hiogo mit den Städten Osaka und Kioto und dem Landinnern verbindenden Eisenbahn; zur Linken liegt der Fluss und zwischen Fluss und Damm eingeschoben liegen die ausgebreiteten Tempelgründe Nankūsan's. Es sind da keine besonders auffallenden Bauten vorhanden, die den Plan zieren; auch sind sie keinesfalls mit den Tempeln Kiotos oder Tokios in eine Linie zu stellen, es sind eben nur einfache, ziemlich räumliche Säulenhallen, die von einem der Form nach äusserst schwerfälligen Dache geschützt und durch mobile Wände in verschieden grosse, ihrer Bestimmung gemäss eingerichtete Räumlichkeiten getheilt sind.

Die freien Gründe zwischen den Tempeln sind mit Buden und Verkaufsstellen dicht besetzt, die meist nur Gegenstände des japanischen Hausrathes oder aber Spielgeräthe, denen der Japaner auch in gesetzten Jahren nicht abhold ist, zum Verkaufe ausgelegt haben. Hier ist jahraus jahrein ein Markt, der aber merkwürdiger Weise täglich erst in den Abendstunden eröffnet und weit nach Mitternacht geschlossen wird.

Unzählige, in den mannigfachsten Farben erglänzende Lampions erleuchten das Terrain, tausende von Weiblein und Männlein trippeln um die eng aneinander gerückten Buden; durch das Hauptthor der Tempelgründe drängt und zwängt sich Alt und Jung fortwährend in

gleicher Menge; die gesammte Stadtbevölkerung scheint sich allnächtlich hier einzufinden.

Anpreisen und Feilschen, Gelächter und Gekicher, dazu die Klänge von Saiteninstrumenten und Trommeln, welche aus den Gesellschaftsräumen der die Tempelgründe umgebenden Theehäuser stammen, geben ein Chaos von Tönen, das nur insoferne einheitlich erscheint, als es Nacht für Nacht die gleiche Klangfarbe ungezwungener und ge-

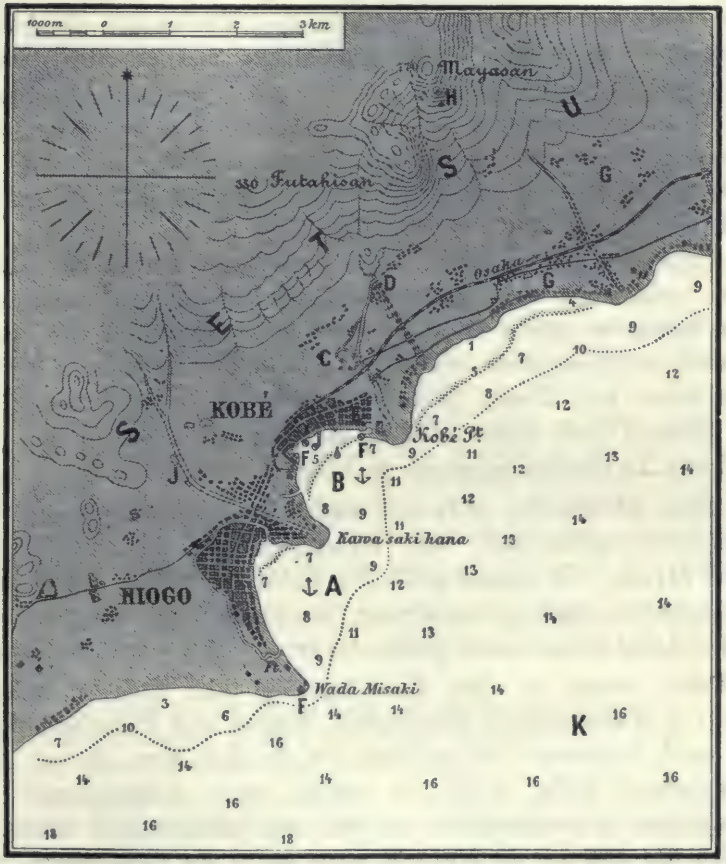
Kobé.

sunder Heiterkeit annimmt. Hier ist es immer Sonntag, und wenn auch der am Feuer sich drehende Spiess fehlt, so ist dennoch für Befriedigung des Magens nach japanischen Begriffen in lucullischer Weise vorgesorgt: Gehobeltes Eis, halbgesottene Bohnen, Streuzucker, bisquitartiges Gebäck und Thee sind Jedermann in Menge um sehr bescheidene Münze zugänglich.

In Hiogo selbst jenseits des Minatogawa reiht sich Haus an Haus in regelmässigen Zeilen, von denen eine der anderen zum Verwechseln ähnlich sieht. Strassen und Gassen sind schmäler als im japanischen Theile Kobés und die Häuser kleiner und unansehn-

licher, die Kaufläden, die in Kobé grösstentheils mit Curiositäten, Waffen, Erzeugnissen japanischer Kunstindustrien und solchen Gegenständen überfüllt sind, welche die Kauflust der Fremden in hohem Grade zu reizen vermögen, zeigen in Hiogo ein viel bescheideneres Aussehen. Japanisches Hausgeräth wird hier nebst Fächern, Schirmen

Hiogo-Kobé (Massstab 1 : 97.200 d. Natur; Sonden und Höhen in Metern).



A Hafen von Hiogo, B Hafen von Kobé, C Wettrennplatz, D Wasserfall, E Concession der Ausländer, F Leuchtfeuer, G Dörfer und Gehöfte, H Tempel, J Wildbach Minatogawa, K Becken Isumi Nada des japanischen Binnenmeeres.

und Kleidersorten in Masse feilgeboten. Bedingt durch den Kleinhandel, der in Hiogo in voller Blüthe steht, ist das Strassenleben im Orte ein viel bewegteres als in Kobé, das einen ernsteren, wohlhabenderen, dafür aber minder warmen Eindruck macht als Hiogo.

Die durch die japanischen Lebensgewohnheiten und die früheren staatlichen Einrichtungen bedingten Vorkehrungen sind in Hiogo noch

nach alten Mustern erhalten. Grosse Badehäuser, wo Jung und Alt, Mann und Weib gemeinsam ohne Scheu vor den Augen Neugieriger, den ans Extreme grenzenden Begriffen von Reinhaltung des Körpers huldigen, finden sich in jeder Strasse, desgleichen Thee- und Einkehrhäuser, wo den Reisenden zu jeder Tagesstunde Reis und Thee und zur Nachtzeit ein Ruheplätzchen gegen eine kaum nennenswerthe Vergütung zu Gebote steht. Erwähnt seien auch die in jedem Stadttheile errichteten Stationen einer öffentlichen Feuerwehr mit hohem Leitergerüste als Auslug, einer Alarmglocke und reichlich bemessenen, gut in Stand gehaltenen, jedoch sehr primitiven Löschwerkzeugen. Diese Einrichtung ist durch die Bauart der japanischen Häuser, welche bei der geringsten Unvorsichtigkeit mit Feuer nur zu häufig ein Raub der Flammen werden, bedingt und im ganzen Lande mit grosser Präcision organisirt.

Unter den Vertragshäfen Japans hat Hiogo-Osaka in den letzten Jahren verhältnissmässig den grössten Aufschwung genommen. Denn dieser Hafen ist heute nicht nur der Hauptmarkt für die wohlhabenden südlichen Provinzen der Hauptinsel, sondern auch für die Inseln Sikok und Kiusiu. In voller Würdigung der bedeutenden Zukunft dieses Platzes haben allmälig fast alle grösseren Firmen von Yokohama Zweigniederlassungen in Hiogo-Kobé errichtet.

Kobe ist seit Mai 1874 mit seiner Schwesterstadt Osaka, dem ersten Industrieplatz und dem wichtigsten Orte für den inneren Handel Japans, seit August 1876 mit Kioto, der alten Mikadostadt, der classischen Stätte altjapanischer Geschichte durch die Eisenbahn verbunden und dadurch auch Station der grossen Meridionalbahn Japans.

Doch gerade in dem Handelsgebiete von Kobé-Osaka-Kioto bieten die Wasserstrassen Gelegenheit, Waaren und Personen billiger, wenn auch langsamer, zu befördern. Da die Zeit hier oft nur eine untergeordnete Rolle spielt, so macht, wenn Geldersparniss der Zeitersparniss gegenübersteht, oft ein nur geringfügiger Betrag zu Gunsten der ersteren die Wasserstrassen gegen die Eisenbahnen concurrenzfähig. Man hat überdies die Wasserstrassen schneller und angenehmer gestaltet und für die Güterbeförderung Gesellschaften gebildet, welche dem Publicum manche Erleichterungen bieten.

Der auswärtige Handel von Hiogo-Osaka betrug in Silber-Yen:

	Ausfuhr	Von der Gesammtausfuhr Japans	Einfuhr	Von der Gesammteinfuhr Japans
1889	20,368.674 Yen	29·07%	28,151.256 Yen	42·58%
1888	18,676.305 „	25·35 „	26,289.995 „	40·16 „
1887	13,427.416 „	24·37 „	15,298.631 „	34·07 „

Der wichtigste Artikel der Ausfuhr unseres Hafens ist Reis. Das Jahr 1889 war in Reis ein Missjahr für Japan, daher sank 1889 die Ausfuhr auf 1,526.900 *q* gegen 1,575.770 *q* im Jahre 1888.

Ueber Kobé gehen heute schon mehr als drei Viertel der Reisausfuhr ins Ausland, und zwar nach Deutschland, den Vereinigten Staaten, den Niederlanden, Italien, Frankreich und Australien.

Thee nimmt in diesem Hafen die zweite Stelle ein, 1889 mit 8,077.260 *kg*, 1888 mit 8,605.600 *kg*, welche zumeist nach New-York und den Oststaaten der Union, ferner nach Canada, Chicago und Californien versendet werden. Die eigentliche Theesaison fällt in die Monate Mai bis Juli.

Seide wird in steigenden Mengen über Kobé und Osaka ausgeführt, weil die Seidenzucht in den Gebieten, aus denen diese Plätze sich versorgen, zunimmt. Ausfuhr 1889 113.780 *kg*, 1888 42.825 *kg*.

Die Fischerei ist von hoher Wichtigkeit für die Ernährung des japanischen Volkes und gestattet überdies eine umfangreiche Ausfuhr von getrockneten Fischen, dann auch von Haifischflossen nach China. Schwämme gehen nach Hongkong.

In die Ausfuhr von Kampher (1889 24.650 *q*) theilt sich Kobé mit Nagasaki; vegetabilisches Wachs geht nach Hongkong.

Von Mineralien sind wichtig Kupfer (1889 55.070 *q*, 1888 49.595 *q*) für England, Hongkong und China, und in steigender Menge Kohle (1889 2·3 Mill. Metercentner) für China, Hongkong und Californien.

Unter den Industrieartikeln erregen Zündhölzchen unsere Aufmerksamkeit, weil die japanischen Zündhölzchen die europäischen aus China und den Straits Settlements verdrängen. Die Japaner ahmen dabei auch flott die in diesen Ländern gut eingeführten Marken nach. Das Geschäft ist ganz in den Händen der hier ansässigen Chinesen, welche die erzeugten Mengen aufkaufen und nach China und Hongkong als Bezahlung für die erhaltenen Zuckersendungen schicken.

Von Erzeugnissen des Kunstgewerbes wurden 1889 nach Europa und Amerika Porzellanwaaren für $2^1/_2$ Mill. Yen, 10,406.933 Stück Fächer, 81.996 Schirme und 385.430 Sonnenschirme verschifft.

In der Einfuhr von Hiogo-Osaka nehmen Baumwollgarne, welche zu drei Vierteln aus Bombay, zu einem Viertel aus Manchester kommen, die führende Stelle ein; Einfuhr 1889 140.370 *q*, 1888 158.270 *q*.

Die unausgesetzt steigende Anzahl von Baumwollspinnereien in Osaka, von welchen die in den letzten Jahren errichteten mit europäischen Maschinen arbeiten, ist Ursache, dass von roher Baumwolle 1889 81.854 *q*, 1888 40.165 *q*, von nicht enthülster Baumwolle 1889 244.670 *q*, 1888 70.670 *q*, meist aus China eingeführt wurden.

Selbstverständlich leidet dadurch die Einfuhr von Baumwollstoffen, die überwiegend England liefert.

Auch die Einfuhr von Schafwollwaaren (Deutschland) sinkt; von Jutesäcken wurden 1889 2,748.850 Stück, 1888 3,160.330 Stück eingeführt.

Durch den Bau von Eisenbahnen und die Einrichtung von Fabriken ist in den letzten Jahren die Lage des Geschäftes in Metallen und Metallwaaren, Maschinen aller Art, Waggons (England und Belgien) eine gute.

Erwähnenswerth ist auch die Einfuhr von Glaswaaren, Hüten (England), Droguen und Farbwaaren (Deutschland), Leder (Union). Hervorzuheben sind ferner Portlandcement (England) und Petroleum (1889 718.790 *hl*), wobei russisches dem amerikanischen gegenüber sich langsam Bahn bricht.

Von Nahrungs- und Genussmitteln werden brauner Zucker aus China, weisser aus Hongkong, zusammen 1889 285.035 *q*, Hülsenfrüchte 112.500 *q* eingeführt.

Von Fabriken bestehen in Kobé-Hiogo eine Reisschälfabrik, Fabriken für „europäisches" Papier, eine Locomotivfabrik der Staatsbahnen, eine kaiserliche Schiffswerfte, deren Patent-Slip Schiffe bis 2000 *T* Gehalt aufnehmen kann, zwei private Schiffsbauanstalten und zahlreiche Zündhölzchenfabriken.

Der Schiffsverkehr von Kobé-Hiogo umfasste:

					Zusammen	
	Dampfer	Tons	Segler	Tons	Schiffe	Tons
1889	1298	2,160.493	72	100.998	1370	2,261.437
1888	1141	1,775.596	69	90.869	1210	1,866.465

Wir bemerken, dass hier bei den japanischen Schiffen nur der Verkehr mit Shanghai und den auswärtigen Häfen aufgenommen, der sehr umfangreiche Inlandverkehr also ausgeschlossen ist. Diesen vermittelt zumeist die nationale Osaka Shosen Kaisha mit dem Sitze in Kobé und Osaka.

Bei dieser Beschränkung ist die wichtigste Flagge die englische (1889 1,286.006 *T*), an sie reihen sich die japanische, die französische, die deutsche und die der Union.

Als Zwischenstation zwischen Hongkong und Yokohama wird Kobé-Hiogo angelaufen von den Dampfern der Peninsular and Oriental Cy., der Glen, Shire, Ben Line und der Ocean Steamship Cy., der Messageries Maritimes, des Norddeutschen Lloyd und der Hamburger Rhederei-Gesellschaft; nach Amerika gehen in regelmässigen Cursen die Pacific Mail Steamship Cy., die Occidental and Oriental Steamship Cy. und die Canada Pacific Steamship Cy.

Kobé-Hiogo sind Sitz verschiedener Handelscompagnien, der japanischen Kampher Cie. und einer Succursale der Hongkong and Shanghai Banking Corporation.

In Kobé unterhalten Consulate: Belgien, China, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Grossbritannien, Hawaïi, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Russland, Spanien, Vereinigte Staaten von Amerika.

Osaka, das „Venedig des fernen Ostens", dessen niedliche und belebte Gassen von zahlreichen Canälen durchschnitten werden, ist durch die Zahl seiner Einwohner (Ende 1889 476.271), durch seine Bedeutung für den Innenhandel und als Industrieplatz unbedingt die zweite Stadt Japans.

Die Vermittlung seines auswärtigen Verkehres musste es bekanntlich Kobé überlassen. Sein Fremdenviertel beherbergt daher jetzt nur mehr 283 Fremde, darunter 135 Chinesen, 83 Amerikaner und 50 Engländer; die anderen, die hier wohnten, sind mit ihren Geschäften nach Kobé übersiedelt.

Die Japaner anerkennen die Bedeutung dieser eigentlich japanischen Stadt, welche der Sitz eines Provincialgouvernements, eines Appellationsgerichtes, des kaiserlichen Arsenals und der Münze Japans ist.

Dem Dienste der hier hoch entwickelten Industrie, von welcher die Baumwollspinnereien, Schiffswerften, Eisenwerke und Fabriken für Zündhölzchen hervorzuheben sind, ist ein Museumsverein für Künste und Manufacturen gewidmet.

Osaka ist der erste Zuckermarkt Japans und besitzt auch eine Zuckerraffinerie.

Der Waarenverkehr mit dem Auslande erreichte 1889 in der Ausfuhr 261.013 Yen, in der Einfuhr 2,131.442 Yen, der Verkehr der japanischen Schiffe 1887 944.189 *t*.

Nagasaki.

An der reichgegliederten Westseite der Insel Kiusiu in der Tiefe einer in nördlicher Richtung in die Halbinsel Hizen eindringenden Bucht liegt die sehr alte Stadt Nagasaki, mit einem prächtigen Hafen, der jeder Nachhilfe durch künstliche Anlagen entbehren kann. Die an drei Seemeilen lange und in ihrem als Hafen in Betracht kommenden Theile durchschnittlich eine halbe Seemeile breite Bucht ist an den drei Landseiten von hohen Hügeln umgrenzt, welche in ziemlich grossen Böschungen gegen die See abfallen. Gegen die Seeseite ist die Bucht durch eine Gruppe von Inseln geschützt, die sich in ihrer gegenseitigen Stellung derart decken, dass sie eine continuirliche Hügelkette darstellen.

Das Anlaufen des Hafens ist unter allen Umständen und selbst bei schwerem Wetter ohne besondere Schwierigkeiten möglich, indem die an 30 Seemeilen westlich von Nagasaki liegenden Goto-Inseln sichere Orientirungsmarken geben, die zwischenliegenden Meerestheile frei von Schiffahrtshindernissen sind und alle Küsten steil abfallen, so dass eine Annäherung an dieselben bis auf kürzeste Distanz keinerlei Wagniss mit sich bringt. Bei Annäherung eines Typhons, der an den Küsten Japans zumeist mit nördlicher oder nordöstlicher Bahn auftritt, ist Nagasaki als Zufluchtshafen unbedingt empfehlenswerth.

Der Ankergrund ist ein vorzüglicher; die nahe dem Strande gelegenen Ankerplätze sind gemäss der Küstenconfiguration gegen plötzliche Windstösse geschützt. Dichte Kieferwaldungen kleiden die

Hügelreihen, welche die Bucht umgeben, in ein tiefes Grün, das durch die Mannigfaltigkeit der Terrainformation und durch die eigenartige Zusammenstellung einzelner Bäume in besonders hervortretenden Gruppen seltsame Lichteffecte hervorbringt.

Geradezu malerisch ist die Vegetation auf den früher erwähnten Inseln, unter denen insbesondere das Eiland Papenberg (Tababoko) am Hafeneingang seiner Lieblichkeit wegen auffällt, die in argem Gegensatze zur Bedeutung steht, welche dieser Insel in historischer Beziehung als Richtstätte tausender von Christen zukam. Die Insel zeigt sich als ein nahezu regelmässig kegelförmiger Hügel, der augenscheinlich durch vulkanische Kräfte über das Meeresniveau gehoben wurde und reich mit Kieferbäumen und Bambus besetzt ist. Die Bäume treten stellenweise so hart an den Strand, dass ihre in den bizarrsten Formen zerrissenen Kronen den Spiegel der See zu berühren scheinen und sich von den durch die Brandung unterwaschenen kahlen Bruchufern dennoch scharf abzeichnen.

Zierliche Villen der ansässigen Fremden lugen an vereinzelten Stellen der Bucht aus der reichen Vegetation der Hügelhänge hervor und winken dem Ankömmling ein freundliches Willkommen zu; im südöstlichen Theile der Bucht rücken sie näher aneinander und bilden das Fremden-Settlement, das sich in nahezu ununterbrochener Zeile längs der Strandlinie bis zu den Ausläufern des japanischen Ortes hinzieht. Dieser breitet sich im nordöstlichen Theile der Bucht aus und zeigt im gleichartigen Grau der dicht aneinander gereihten Häuser eine grosse Einförmigkeit. Die Reichhaltigkeit des Bildes der hinter dem Orte ansteigenden Bergterrassen mit einer grossen Zahl von niedlichen Tempelbauten und ausgedehnten Friedhöfen entschädigt jedoch das Auge des Beschauers für den unansehnlichen Anblick der Stadt umsomehr, als die Friedhöfe durch die sorgsame Pflege, welche ihnen von den für Naturschönheiten begeisterten Japanern zutheil wird, das Unheimliche ihrer Bestimmung ganz vergessen lassen. Vom Chinesenviertel, das weiter rückwärts liegt, ist vom Ankerplatz aus nichts zu sehen.

Der Stadt vorgelagert und mit dieser durch eine kurze, steinerne Brücke verbunden, liegt die kleine Insel Desima, die einstige sehr beschränkte Ansiedlung der Holländer. Die Ringmauer, welche in früheren Zeiten diese Insel umfasste, ist nunmehr längst gefallen, die Wohn- und Waarenhäuser der Holländer sind verschwunden und durch einfache japanischen Styles ersetzt; kein äusseres Kennzeichen mahnt an die frühere, fast kerker-

ähnliche Bestimmung der Insel, ebensowenig wie an den Reichthum, der einst hier aufgestapelt war; der Name aber darf in keiner geschichtlichen Aufzeichnung fehlen, welche die Abschliessung und Wiedereröffnung Japans behandelt, und muss zumindest unter den Curiositäten der Geschichte der europäischen Staaten ein Plätzchen finden.

Die Stadt Nagasaki zählt 55.000 Einwohner, von welchen (31. December 1889) 1058 Fremde sind, darunter 366 Weisse mit 16 Firmen, und 692 Chinesen mit 59 Firmen. Die Hauptstrassen der langgestreckten Stadt verlaufen breit und regelmässig, der Strandlinie entsprechend und werden durch kurze, zumeist in Stufen ansteigende Quergassen unter nahezu rechten Winkeln geschnitten.

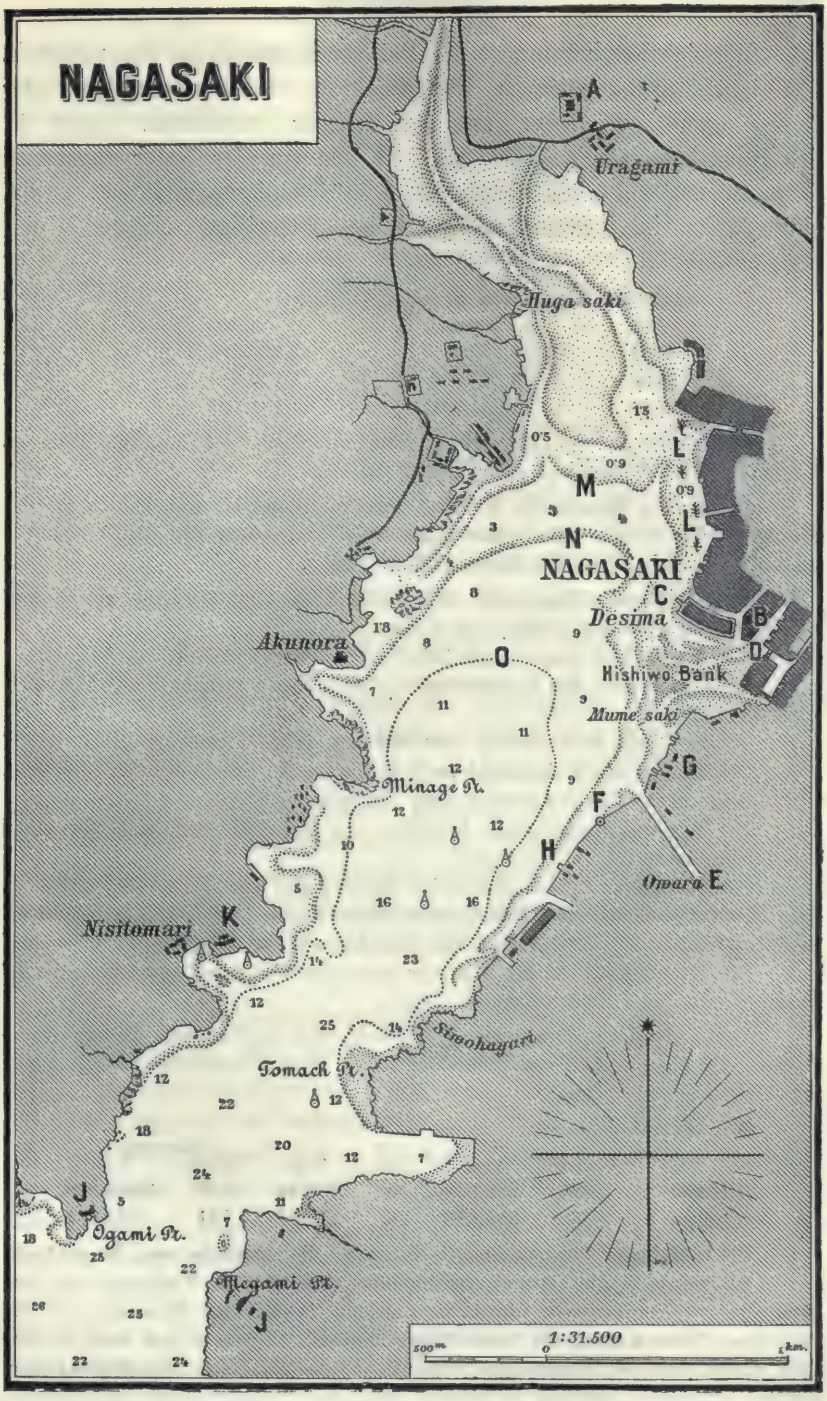
Die sorgfältige Reinlichkeit der Strassen in Verbindung mit der Nettigkeit der Häuser, deren Bauart freieren Einblick gestattet und das Leben und Treiben der Bewohner den Vorübergehenden preisgibt, zumeist aber das abwechslungsreiche Bild des Strassenlebens täuschen die Sinne über die Einförmigkeit vollkommen hinweg, die jeder japanische Ort zeigt, und Nagasaki ganz besonders, weil daselbst keinerlei hervorragende Bauten vorhanden sind.

Auch an öffentlichen Anstalten überhaupt ist Nagasaki arm. Schule, Spital und Gefangenhaus, die nach europäischer Art eingerichtet sind, können angeführt werden, um ihr Bestehen zu kennzeichnen; Sehenswürdigkeiten aber nach europäischen Begriffen bilden sie ebensowenig als der ausgedehnte Bazar, der jedoch immerhin eine sehr sehenswerthe stabile Ausstellung japanischer Hausindustrie bildet.

Oeffentliche Anstalten, welche durch die Verbindung und den Verkehr mit fremden Nationen nothwendig wurden, als Post, Telegraphenamt, Consulate, Agenturen und Hôtels sind in Gebäuden der Fremdenansiedlung untergebracht. Die für den immerhin bedeutenden Schiffahrtsverkehr von und nach Nagasaki nothwendigen maritimtechnischen Anlagen haben ihren Platz südlich der Stadt am Eingang des inneren Hafenbeckens gefunden. Das Nagasaki-Dockyard verdient als das bedeutendste aus dem Grunde eine besondere Erwähnung, weil dessen Gründung dem Unternehmungsgeist einheimischer Industrieller zu danken ist und der Betrieb daselbst durch japanische Ingenieure geleitet wird. Für die Grösse und Wichtigkeit des Etablissements spricht am besten die Thatsache, dass dessen in den natürlichen Felsen eingesprengtes Trockendock das geräumigste Ostasiens ist. In den letzten Jahren wurde auch ein grossartiges Wasserwerk vollendet; das Reservoir desselben fasst vier Millionen Hektoliter.

Nagasaki.

Nagasaki (Sonden in Metern).



A Tempel, **B** Sturmsignalstation, **C** Landungsplatz, **D** Zollamt, **E** Canal, **F** Leuchtfeuer, **G** Ansiedlung der Fremden, **H** Werfte, **J** Batterien, **K** Baracken, **L** Pricken, **M** 2 Meter Linie, **N** 5 Meter Linie, **O** 10 Meter Linie.

Vor Jahrhunderten war die Bai von Nagasaki der Sammelpunkt des japanisch-europäischen Handels, weil die Verordnungen der Regierung nur an diesem Platz den Verkehr gestatteten. Heute ist das Handelsgebiet Nagasakis auf die ihm von der Natur gegebenen Grenzen beschränkt. Vielleicht sichert die Erschliessung Koreas, an der sich Japan in hervorragender Weise betheiligt, Nagasaki eine bessere Zukunft.

Der auswärtige Handel von Nagasaki betrug:

	Einfuhr	Ausfuhr
1889	6,090.943 Yen	2,906.296 Yen
1888	5,625.296 „	2,173.319 „
1887	4,364.761 „	1,451.567 „

Die Ausfuhr von Nagasaki beruht vor allem auf Kohle, dann auf Kampher, Reis, Weizen und getrockneten Fischen.

Die Kohle stammt aus der Umgebung von Nagasaki, vornehmlich aus den Minen von Takashima. Die meisten dieser Minen gehören der Mitsui Bishi-Gesellschaft; Ausfuhr 1889 641.452 *q*, 1888 783.085 *q*.

Der Handel mit Thee (1889 356.200 *kg*, 1887 1,022.180 *kg*) hat wenig Aussicht; er geht nach dem Norden von China.

Von Kampher gingen 1889 535.250 *kg*, 1888 766.350 *kg* ins Ausland.

Reis wird nach den Festlandshäfen von Europa versendet, 1889 419.100 *q*, 1888 387.650 *q*.

Weizen geht nach China; 1889 88.100 *q*, 1888 58.680 *q*.

Die Ausfuhr von Weizenmehl nach Wladiwostok wird in Kurzem steigen.

Getrocknete Fische werden nach China versendet.

Der Werth der gesammten Einfuhr von Nagasaki übersteigt nur wenig den der Kohlenausfuhr des Hafens.

Die wichtigeren Artikel sind rohe Baumwolle aus China (1889 21.555 *q*), deren Einfuhr rasch zunimmt, brauner und weisser Zucker (1889 43.970 *q*), Hülsenfrüchte, Metalle und Metallwaaren und Petroleum (1889 114.200 *hl*).

Die Hauptländer für die Einfuhr sind Grossbritannien und China, in der Ausfuhr geht China Grossbritannien voran.

Von Fabriken finden wir in Nagasaki eine Seidenfabrik, Baumwollspinnereien, eine Dampfmühle, eine Fabrik für Ziegel, Glas, Eis und eine Unternehmung für elektrische Beleuchtung.

In Nagasaki liefen ein:

	Dampfer	Tons	Segler	Tons	Zusammen Schiffe	Zusammen Tons
1889	889	998.230	43	16.779	932	1,015.009
1888	715	823.615	26	11.417	741	835.032

Die wichtigsten Flaggen sind die britische, die japanische und die deutsche.

Die regelmässigen Dampferverbindungen besorgen die Peninsular and Oriental Cy., der Norddeutsche Lloyd, die Canadian Pacific Mail Steamship Cy. und die Nippon Yusen Kaisha, die Osaka Shosen Kaisha. Zu nennen sind noch die Glen Line, die chinesischen Dampfergesellschaften und die (russische) freiwillige Kreuzerflotte.

Nagasaki ist der wichtigste Knotenpunkt der Kabel der Nordischen Telegraphen-Compagnie; von hier gehen Linien nach Shanghai, nach Fusan (Korea) und nach Wladiwostok.

In Nagasaki unterhalten folgende Banken Agenturen: Die Hongkong and Shanghai Banking Corporation, Chartered Bank of India and China, Comptoir National d'Escompte de Paris, New Oriental Bank Corporation.

In Nagasaki unterhalten Consulate: Belgien, China, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, Spanien, Vereinigte Staaten von Amerika.

Hakodate.

Der auswärtige Handel von Hakodate ist nicht sehr umfangreich, aber der Platz ist durch seine Lage in der für die Schiffahrt immerhin wichtigen Strasse Tsugar Strait, zumeist aber als Haupthafen der den Colonisationsbestrebungen der Japaner ein weites Feld bietenden Insel Jeso für den Handel mit letzterer von grosser Bedeutung. Durch den Ausbau der transsibirischen Eisenbahn nach Wladiwostok an die japanische See wird neben Nagasaki sicher auch Hakodate gewinnen.

Den Anforderungen, welche die Navigation an einen Hafen stellt, entspricht Hakodate in vollem Masse, die Zufahrt ist eine leichte und das Hafenbecken mit Ausnahme einer nordwärts von Anama-Point verlaufenden Untiefe gleichmässig tief.

Ueberdies ist der Hafen durch die nahe an den Strand tretenden Hänge des die Bucht umsäumenden Höhenzugs, sowie durch Hakodate-Head, eine von einem massigen Gebirgsstock bedeckte Halbinsel, auf welcher auch der grössere Theil der Stadt liegt, gegen heftige Winde geschützt.

Zur Zeit der Feudalherrschaft wurde Jeso von der Regierung ganz vernachlässigt. Nur wenige Japaner waren auf der Insel ansässig, die Zahl der Ortschaften war eine äusserst beschränkte und Hakodate, das als die bedeutendste Ansiedlung galt, stand auf dem Niveau eines grösseren Dorfes. Da kam der Systemwechsel in Japan, der Kriegsadel verlor seine Vorrechte und Bedeutung und wurde in Massen in Jeso angesiedelt. Damit erblühte Hakodate, und jetzt beherbergt die Stadt 58.000 Japaner und an 69 Fremde, die nicht wie in den anderen Vertragshäfen eine eigene Fremdenniederlassung bilden, sondern zerstreut unter den Japanern leben.

Eine 1889 vervollständigte Wasserleitung versorgt die Stadt ausreichend mit Trinkwasser. Das Klima ist gesund, die Luft kräftig,

nur geben die festeren Holzwände der japanischen Wohnhäuser und insbesondere die grossen Steine, welche die Dächer belasten, davon Zeugniss, dass die Temperatur des Winters hier viel niedriger ist, als in Yokohama.

Die seit dem grossen Brande von 1879 neu aufgebaute Stadt breitet sich am Fusse des steilen, 337 *m* hohen Hakodate-Head aus. Sie besitzt breite Strassen, eine Reihe schöner Tempel, welche auf Anhöhen liegen, und einige öffentliche Gärten. Das Gouvernementsge-

Hakodate.

bäude, das Zollhaus, das Post- und Telegraphenamt, das Spital, sowie eine katholische Kirche, und im Anschlusse daran eine von der amerikanischen Mission errichtete Schule sind einfache Steinbauten im europäischen Style, die ziemlich nahe aneinander, landeinwärts knapp unter dem steilen Abhange des Hakodate-Head liegen.

Wenn noch des nach höchst primitiven Plänen erbauten Seeforts Anama, das den Hafen beherrscht und den westlichen Abschluss der Stadt bildet, sowie der nahe dem Strande gelegenen grösseren Gebäude mit den Agentien von Schiffahrtsgesellschaften und ein-

Hakodate (Massstab 1 : 42.000; Sonden und Höhen in Metern).

A 2 Meter Linie, B 5 Meter Linie, C 10 Meter Linie, D Ankerplatz, E Zollamt, F Leuchtschiff.

zelnen Waarendepôts und schliesslich des im östlichsten Theile der Stadt erbauten, von öffentlichen Gärten umringten Museums Erwähnung geschieht, das insbesondere durch die Reichhaltigkeit seiner ethnographischen Sammlung von Bedeutung ist, so haben wir der Beschreibung des Weichbildes der Stadt genüge gethan.

Die Einförmigkeit im Aussehen der Stadt selbst wird auch hier, wie bei den meisten japanischen Städten, durch die reizvolle Umgebung im Uebermasse wettgemacht. Der Nadelholzwald bedeckt die Hänge des Hakodate-Heads und tritt so nahe an den Ort heran, dass dessen äusserste Ausläufer im Schatten desselben stehen. Wohlgepflegte Wege, die von einem hübschen Aussichtspunkte zum anderen führen, durchkreuzen mehrfach den Wald und auf einem derselben gelangt man im Rücken der Stadt nach dem Dorfe Shai Sawabe, das wegen seiner reizenden Lage am Gestade des stillen Oceans und seiner heilkräftigen Quellen der beliebteste Ausflugsort der Stadtbewohner ist.

Der Holzreichthum der Insel gab Veranlassung zur Errichtung einer grossen Zündhölzchenfabrik.

Die übrigen Häfen Japans haben für den Aussenhandel nur geringe Bedeutung, und es sind nur noch zwei Vertragshäfen der Vollständigkeit halber zu erwähnen.

Auf der Westseite von Nippon, am japanischen Meere, liegt Niigata, dessen früher kleiner Verkehr mit dem Auslande ganz eingeschlafen ist, und an der Südwestspitze Nippons, an der Van der Capellen-Strasse, welche diese Insel von Kiuschiu trennt, Simonoseki, der südliche Endpunkt der grossen Eisenbahn, welche Japan von Nord nach Süd durchzieht.

Die Ausfuhr bildeten Seekraut (1889 14.900 *t*), Schwefel (1889 14.653 *t*) und Steinkohlen, welche auf der Insel Jeso gewonnen werden, und endlich Fische. Die Einfuhr aus dem Auslande ist nur dann nennenswerth, wenn man auf der Insel Eisenbahnen baut.

Der Schiffsverkehr erreichte 1889 3903 Schiffe zusammen mit 737.489 *t*.

* * *

Die kleineren japanischen Häfen, die heute als Handelsplätze noch wenig Beachtung finden, werden in dem Augenblicke genannt werden, als das gigantische Project Russlands, eine Bahn quer durch Sibirien zu bauen, zur Vollendung kommen wird. Schon hat der Czarewitsch im Juni 1891 den ersten Spatenstich für die

zunächst zu erbauende Theilstrecke gethan; diese soll von dem russischen Hafen Wladiwostok an der japanischen See parallel mit dem Ussuri nordwärts bis zu dessen Mündung in den ebenfalls schiffbaren Amur bei Chabarowka geführt werden. Von dort wird die Bahn längs der Nordgrenze Chinas und der Kirgisensteppe über Irkutsk und Tomsk nach Slatoust bei Orenburg gehen und so den Anschluss an das Bahnnetz Europas finden. Sie wird im Ganzen eine Strecke von 6400 *km* durchlaufen, soll nur 75 Millionen Rubel kosten und in vier Jahren ganz fertig sein.

Wladiwostok, auf manchen Karten auch Port May genannt, liegt unter 43° 7′ nördl. Breite und 131° 54′ östl. Länge am Südende einer langen Halbinsel, welche in die Bai Peter des Grossen hineinragt. Wegen seiner länglichen und schmalen Form und des goldführenden Erdreiches der Hügel, die ihn ringsum umgeben und schützen, hat man den Hafen nicht ganz mit Unrecht das „Goldene Horn" genannt.

Dieser schönste Hafen Ostsibiriens, dessen Eingang überdies die Insel Dundas schützt, kann eine unbegrenzte Zahl von Schiffen des grössten Tiefganges fassen. Er liegt unter derselben Breite, wie das „Goldene Horn" Constantinopels, aber trotz einer Fluth, die hier 10 *m* hoch ansteigt, ist der Hafen von Weihnachten bis zum Anfange des April mit Eis bedeckt. Dann müssen die Schiffe in die Diomed-Bai oder in einen der zahlreichen Ankerplätze an der Ostseite der Insel Dundas einlaufen und die Waaren über das Eis nach und von Wladiwostok bringen lassen.

Wladiwostok ist als südlichster Hafen von Sibirien und in der Nähe Koreas wunderbar für den Handel des Amurlandes und die Aspirationen Russlands in Ostasien gelegen. Seit zwei Jahrzehnten berühmt als Knotenpunkt des sibirischen Ueberlandtelegraphen und der Kabel der Great Eastern Telegraph Cy. (Kopenhagen), ist es die Hauptschiffstation Russlands am stillen Ocean, und ausgerüstet mit einem Schwimmdock, das Schiffe von 3000 *T* aufnehmen kann; bald wird auch ein gegrabenes Dock erbaut werden.

Die Stadt liegt an der Südseite der Hügel, welche den Hafen im Norden einsäumen, hat gute Strassen, ist Sitz des Militärgouverneurs für den Süd-Ussuridistrict, dessen Residenz von einem öffentlichen Garten umgeben ist. Wir finden hier ein Gymnasium, Kasernen und Spitäler. Die Zahl der Einwohner, welche meist Europäer sind, beträgt mehr als 12.000, die Garnison hat bei 8000 Mann.

Wladiwostok ist ein sprechendes Monument für die Culturarbeit Russlands in Asien.

Die Einfuhr von Wladiwostok, welche die japanische Nippon Yusen Kaisha und die freiwillige Kreuzerflotte aus Odessa mit ihren neuen grossen Dampfern besorgen, erreichte 1888 einen Werth von 5,978.583 Rubeln. Die Ausfuhr bedeutet wenig, seit die Russen die Ausfuhr von Bauholz untersagt haben.

Wladiwostok ist auch der Stützpunkt der Russen bei ihrem Vordringen gegen Korea. Dieser Staat, bei den einheimischen Chosen, d. i. „Morgenstille" genannt, liegt auf der Halbinsel, die die japanische See vom gelben Meere trennt. Die Japaner betrachten Korea als die Domäne ihres Handels und politischen Einflusses und haben die Stellung seit 1863, in welchem Jahre ihnen der erste Hafen geöffnet wurde, bis heute zu behaupten gewusst. In allen Tractathäfen bilden sie das Hauptelement des Handelsbetriebes, in Chemulpo den grösseren Theil der Bevölkerung in einem eigenen Settlement. Das Land schickt jährlich Geschenke an China, ohne aber von diesem abhängig zu sein. Die Erschliessung des Landes für den europäisch-amerikanischen Verkehr ist das Verdienst der Union, mit welcher Korea am 5. Mai 1882 den ersten Handelsvertrag abschloss.

Dem Handel der Fremden sind folgende Häfen geöffnet: an der Ostküste Wön-san (Yensan, Gensan), an der Südostspitze Fusan und im Westen Chemulpo, der Hafen, welcher am nächsten bei der schmutzigen Hauptstadt des Landes, Söul, liegt.

Der Umfang des Handels ist nicht bedeutend, die Ausfuhr beruht auf dem Golde, an dem das Land ebenso reich ist, wie an anderen nutzbaren Mineralien; in der Einfuhr haben nur Baumwollwaaren einen grösseren Werth. Den Verkehr vermittelt zumeist die Nippon Yusen Kaisha.

Chinesische Häfen.

Abgeschlossenheit ist das hauptsächlichste Merkmal der politischen und der Culturgeschichte der Chinesen. Wie gross muss die geistige Begabung und die Bildungsfähigkeit des Volkes sein, das sich durch eine Reihe von Jahrtausenden in den Stromgebieten des Hoangho und Yangtsekiang durch grosse Wüsten, himmelanstrebende Gebirge und feindliche Nomadenvölker von dem Verkehre mit den Nationen der arisch-semitischen Welt getrennt, selbständig entwickelt hat und nie ein Volk neben sich sah, das es als ebenbürtig anerkennen konnte. Daraus erklären sich, wie Richthofen (in China, I. S. 386) sagt, alle Vorzüge und Fehler der Chinesen, daraus die Thatsache, dass die in ihrer Art hoch entwickelte chinesische Cultur so starr und als „die einzige der Welt" neben der europäischen unbeugsam ist. Die Chinesen betrachten sich als die Herren der Erde und können es nicht fassen, dass andere Völker etwas erfunden haben sollten, das nicht ursprünglich von ihnen selbst stamme.

Nur langsam lüftete sich der undurchdringliche Schleier, der die östliche von der westlichen Welt trennte. Erst als die Chinesen im II. Jahrhundert v. Chr. ihre eigenen Landesgrenzen durch die „Grosse Mauer" vor den Einfällen der umwohnenden Nomaden gesichert hatten, konnten sie sich den Weg nach den Culturländern des Westens bahnen. Seide war das treibende Moment, welches durch etwa ein Jahrhundert den Verkehr aufrecht hielt. Doch erlangten die Griechen und Römer nur unbestimmte Kenntniss von der Grösse und dem Reichthum Chinas, welches Ptolemaeus „Serica" nennt.

Unsere ersten, etwas genaueren Nachrichten über dieses Land datiren erst aus dem IX. Jahrhundert, in welchem arabische Kaufleute südchinesische Häfen besuchten und daselbst Factoreien gründeten.

Da entstand gegen Ende des XII. Jahrhunderts meteorartig das gewaltige Mongolenreich des Dschingis-Chan, das unter einem Scepter

alle Länder von China bis Europa hinein zu einem Ganzen vereinigte. Frei war der Verkehr durch den ganzen Continent, es herrschte vollkommene Sicherheit für Leben und Eigenthum, und getragen von diesen günstigen Umständen unternahm in der zweiten Hälfte des XIII. Jahrhunderts der Venezianer Marco Polo seine Reise nach „Cathay“ an den Hof des Kublai Chan, wo er 17 Jahre verweilte, den zauberhaften Glanz der Riesenstadt Quinsay und ihres Kaiserpalastes schaute und von Zipango (Japan) hörte, wo es Gold in Ueberfluss gäbe.

Aber der Sturz der mongolischen Dynastie (1368) brachte die allen Fremden feindliche Ming-Dinastie an die Spitze, und die Absperrung Chinas wurde wieder eine vollständige bis zu den Tagen der Entdeckung des Seeweges nach Indien und China durch die Portugiesen.

Schon 1514 kamen ihre Schiffe in Sicht der chinesischen Küste, durften aber nicht landen. Dies gelang erst 1517 dem Fernão Perez de Andrade in Canton. Aber auch er musste bald umkehren, und eine Niederlassung in Canton konnte erst viel später gegründet werden.

Das friedliche Treiben war weder hier, noch an den anderen Plätzen von langer Dauer; der Eigendünkel chinesischer Machthaber und die Roheit der Seeleute, welche die Sucht nach Abenteuern und Beute hieher getrieben hatte, stiessen schroff aneinander und veranlassten einerseits ungerechtfertigte, die Freiheit der Fremden beschränkende Massnahmen, andererseits gewaltsame Gesetzesübertretungen. Nur der grosse Gewinn, welcher beiderseits erzielt wurde, sprach trotz aller Unsicherheit in den gegenseitigen Beziehungen für die Fortsetzung des Handelsverkehres. Die chinesischen Seeräuber wussten, dass sie seitens ihrer Regierung für ein an den Fremden begangenes Verbrechen wohl kaum ernstliche Strafen zu erwarten hatten und überfielen bei jeder Gelegenheit Schiffe der Fremden. Es kam zu erbitterten Kämpfen, in welchen der Barbarismus der minder civilisirten Chinesen mit der Brutalität der fremden Seeleute in Gräuelthaten zu wetteifern schien.

Berichte an chinesische Machthaber über derlei Kämpfe waren nicht danach angethan, hohe Begriffe von der Cultur des Abendlandes zur Geltung zu bringen; man gewöhnte sich vielmehr, in jedem Fremden ohne Unterschied nur einen „Barbaren“ zu sehen, dessen Duldung im Lande jedoch aus materiellen Interessen geboten schien.

In diese Zeit (1557) fällt die Gründung von Macao. Die Portugiesen benützten diesen Hafen anfänglich als Sammelplatz für ihre Schiffe, setzten sich aber später in den Besitz desselben, ohne hiezu eine nachweisbare Berechtigung zu haben. Die Stadt erblühte und wusste sich mittelst Tributen und Abgaben, die theils freiwillig geleistet, theils abgenöthigt wurden, vor Behelligung durch chinesische Behörden zu schützen. Die Frage, ob Macao portugiesischer Staatsbesitz ist, beschäftigt berufene Kreise schon seit der Gründung der Stadt und ist heute noch ungelöst.

Den portugiesischen Kaufleuten folgten die katholischen Missionäre auf dem Fusse. Die Jesuiten erforschten den Charakter, die Sitten und religiösen Gebräuche der Chinesen, sie erlernten ihre Sprache und erzielten durch ihre Kenntnisse in Mathematik und Astronomie Erfolge, die man bei dem Selbstbewusstsein, das alle Chinesen beherrscht, für unmöglich halten sollte.

In der Mitte des XVII. Jahrhunderts bestand nahezu in jeder grossen Stadt Chinas eine Christengemeinde, und der liebenswürdige, gewandte Jesuit Matteo Ricci, der das Volk durch seine Geschicklichkeit in der Experimentalphysik, die Gelehrten durch seine Kenntnisse in der Mathematik unterhielt, lebte 1601—1616 auf Kosten des Kaisers Wan-li in Peking, der Südtiroler Martini lieferte die ersten halbwegs richtigen Landkarten von China und die sechs gelehrten Jesuiten, welche der weit ausschauende Ludwig XIV. zu königlichen Mathematikern ernannt und mit den besten Instrumenten ausgerüstet, nach China geschickt hatte, wurden von dem einsichtsvollen Kaiser Kang-hsi dazu verwendet, die Grenzen astronomisch aufzunehmen und eine Karte des chinesischen Reiches zu entwerfen, welche sie 1718 dem Kaiser überreichten. Die Grundlage für eine geographische Erforschung war damit gelegt. Gaubil, Du Halde u. a. setzten die Arbeiten fort, welche den Händen d'Anville's, des grössten Geographen seiner Zeit, zur endlichen Redaction übergeben wurden.

Aber in der Zeit dieser höchsten Triumphe wurden die Keime des Unterganges gelegt Nebst den staatsklugen Jesuiten fanden seit 1630 auch andere Orden, insbesondere Dominikaner und Franciskaner in Menge ihren Weg nach China; ihnen fehlte die Weltklugheit der Jesuiten. Sie kämpften gegen die Gebräuche der Chinesen, so gegen den Ahnencultus derselben, den die Jesuiten geschont hatten, weil dieser derart mit der sittlichen Auffassung der Söhne des himmlischen Reiches verwachsen ist, dass sie für die Verdienste, die ein Sohn sich erwirbt, dem Vater desselben Triumphbögen errichten. In diesem

Kampfe siegten wiederholt die Jesuiten, welche das Ohr des Kaisers Kang-hsi hatten. Ein Decret vom 22. März 1692 gestattete die Ausübung der katholischen Mission in China. Aber je grösser die Freiheit, desto heftiger entbrannte stets der selbstmörderische Vernichtungskampf, die hohen Beamten, welche mit Missgunst auf die Fremden sahen, untergruben unter den Nachfolgern des Kaisers Kang-hsi deren Einfluss, und allmälig brach unter den feindlichen Massregeln der Regierung das grosse Missionswerk zusammen; die französische Revolution entzog den Priestern die Mittel und Kräfte, sich wieder zu erheben. Erst als durch die beredte Sprache der Kanonen in der Mitte unseres Jahrhunderts die europäischen Kaufleute in China festen Fuss fassen konnten, lebte die Thätigkeit katholischer und evangelischer Missionäre wieder auf.

Wenden wir uns nun der Ausbildung des europäisch-chinesischen Handels zu.

Trotz der von anderen Nationen mehrfach angestellten Versuche, mit China in Handelsbeziehungen zu treten und diese durch Verträge zu regeln, blieb den Portugiesen ein ausschliessliches Handelsmonopol durch lange Zeit erhalten, wenn es auch ab und zu vorkam, dass Schiffe fremder Flaggen vor Canton erschienen und daselbst ihre Waaren tauschten.

Auch der glückliche Angriff der englisch-ostindischen Compagnie auf Canton 1637 machte es dieser nicht möglich, mit Canton in regelmässige Handelsverbindungen zu treten, weil die Chinesen den in nächster Zeit eingelangten Schiffen einen passiven Widerstand in Form aller denkbaren Chikanen und übermässiger Zölle und Abgaben entgegensetzten.

Glücklicherweise verdiente man aber viel bei dem chinesischen Handel. Trotz der vielfachen Schwierigkeiten, die sich entgegenstellten, wurde er rege weiter betrieben, und auch die Holländer, Franzosen und Spanier betheiligten sich an demselben in bedeutendem Masse. Canton blieb der Knotenpunkt des Handels. Daselbst waren von der chinesischen Regierung eigene Kaufleute, Hong-Kaufleute oder Co-Hong genannt, für denselben ausersehen; sie waren berufen, Vermittlung zu üben und die sehr bedeutenden Zölle und Abgaben an die Regierung abzuliefern; dabei waren sie für das Betragen der Fremden persönlich verantwortlich. Zu einem vertragsmässigen Verkehr aber kam es nicht, und der Willkür der auf ihren eigenen Vortheil bedachten Mandarine waren keine Schranken gesetzt.

Versuche, sich in directe Beziehungen zum Hofe von Peking zu setzen, um daselbst eine Regelung der Zustände zu erlangen, scheiterten an dem Eigendünkel der dortigen Machthaber, denn der Kaiser von China hielt sich für den unumschränkten Herrscher über die ganze Welt und betrachtete die Fremden nur als seinem unnahbaren Throne fernstehendste Unterthanen. Wurde es den fremden Kaufleuten zu arg, so kam es zur zeitweiligen Einstellung des Handels. Der Entfall der Zölle und Abgaben wurde aber am Hofe von Peking missliebig bemerkt, Untersuchungen wurden angeordnet und die Wiederaufnahme des Handels angebahnt, jedoch die Rechtlosigkeit der Fremden wurde nicht beseitigt.

Die vielfachen Reibereien zwischen englischen Kaufleuten und Chinesen, die geringe Achtung, mit der die Engländer im Vergleiche zu den Portugiesen behandelt wurden, und endlich die Sorge um einen jährlichen Handelsumsatz von mehreren Millionen Pfund Sterling drängten die englische Regierung zu entscheidenden Schritten. Im Jahre 1793 erschien Earl Macartney als Gesandter mit einem britischen Kriegsschiff und zwei Begleitschiffen an der Peiho-Mündung, wurde daselbst von chinesischen Würdenträgern freundlich empfangen und unter grossem Ceremoniell an den Hof des Kaisers von China geleitet. Dort jedoch theilte man ihm in sehr höflicher Weise mit, dass man sich nie und nimmer zur Abschliessung von Handelsverträgen verstehen werde.

Die politischen Ereignisse, welche zu Beginn des XIX. Jahrhunderts die Grossmächte Europas beschäftigten, tangirten auch den Handel mit China und hatten auf die Niederlassungen daselbst eine bestimmte Rückwirkung. Die Engländer hielten sich berufen, die überseeischen portugiesischen Besitzungen vor Handstreichen der Franzosen zu schützen und besetzten Macao im Jahre 1802 zum ersten und 1808 zum zweiten Male, was die Chinesen als Eingriffe in ihre Oberhoheit ansahen und zum Anlasse nahmen, den Handel mit den Engländern ganz zu sperren.

Erst nach Abberufung der englischen Garnison aus Macao wurde der Handel, aber nur unter erniedrigenden Bedingungen wieder aufgenommen.

Doch erzwangen die Engländer 1814 den ersten Vertrag, als sie sämmtliche englische Handelsfahrzeuge vom Perlflusse zurückzogen und so die Chinesen mit ihren eigenen Waffen schlugen. Diese verhandelten, und das Ergebniss war die Abschliessung eines vom Vicekönig eigenhändig unterfertigten Vertrages, der den Fremden das

Recht zum directen amtlichen Verkehr mit der Provincialregierung einräumte und ihre Stellung den Eingeborenen gegenüber regelte.

Dieses erste amtliche Zugeständniss von Seite der Chinesen erweckte in England die Hoffnung, dass auch die Centralregierung sich Vertragsverhandlungen gegenüber gefügiger zeigen würde. Lord Amherst wurde 1816 nach Peking entsendet. Man behandelte ihn mit grosser Höflichkeit, verlangte aber als Bedingung der Audienz beim Kaiser, dass er sich dem Ceremoniell für Tributbringer unterwerfe, was Amherst natürlich ablehnte. Der Handel, der auch für die Chinesen schon zur Nothwendigkeit geworden war, wurde in der üblichen Art weitergeführt. Die Vorsteher der einzelnen Factoreien waren auch die Vertreter der Regierung; was den Handel selbst anbelangte, standen sie mit den Hong-Kaufleuten, und in politischen Angelegenheiten mit der Provincialregierung in Verbindung.

Mit dem Erlöschen des Monopols der ostindischen Compagnie (1834), wodurch den Factoreivertretern die Amtsgewalt genommen wurde und der Handel Jedermann freistand, trat in den englisch-chinesischen Beziehungen eine arge Verschlimmerung ein. Der Opiumhandel nahm jetzt so bedeutende Dimensionen an, dass die chinesische Regierung, welche in der Masseneinfuhr dieses Artikels eine Gefahr für das Volk erblickte, denselben ganz verbot, worauf sich ein grossartiges Schmuggelsystem entwickelte. Durch Bestechung der Mandarine gelang es auf Lin-Tin, einer kleinen Insel an der Mündung des Perlflusses, einen Stapelplatz für den Opiumschleichhandel förmlich unter den Augen der chinesischen Behörden zu errichten. Die chinesische Centralregierung in Peking wollte diesem Scandal ein Ende machen.

Sie entsandte 1839 einen hohen Mandarin, Lin-Tse-Tsin, einen begabten und ausdauernden Vertreter des Altchinesenthums, mit den ausgedehntesten Vollmachten versehen nach Canton, um den Opiumschmuggel auszurotten und wieder einen regelmässigen Handel anzubahnen. Er nahm seine Aufgabe zwar sehr ernst, setzte die Todesstrafe auf den Genuss von Opium, zwang alle fremden Kaufleute zur Ablieferung ihrer Vorräthe, die er sofort vernichten liess, und nahm die bisher mit den Fremden und speciell mit dem Opiumhandel in Verbindung gestandenen einheimischen Kaufleute unter scharfe Aufsicht, konnte aber dem Schmuggel nicht Einhalt thun, welcher nun über Land stattfand, da ihm der Flussweg versperrt war.

Lin-Tse-Tsin versuchte sämmtliche fremde Ansiedler, insbesondere aber die Engländer, zur Unterfertigung eines Reverses zu bewegen, der sie verpflichtete, auf ihren Schiffen kein Opium zur Einfuhr zu

bringen und sich für den Fall, als dies dennoch geschähe, der chinesischen Justiz unterzuordnen, welche auf den Opiumhandel die Todesstrafe gesetzt hatte. Dass diesem Verlangen seitens der Fremden keine Folge gegeben wurde, ist begreiflich; Lin-Tse-Tsin musste also, um sich darüber, dass die Fremden die Opiumeinfuhr fallen gelassen hatten, Gewissheit zu verschaffen, auf andere Mittel bedacht sein. Er organisirte ein solches Ueberwachungssystem um die Fremden, dass diese förmliche Gefangene waren und sich, um der Unwürdigkeit, die in dieser Ueberwachung lag, zu entgehen, in der Zwangslage befanden, entweder den Revers zu unterzeichnen oder Canton zu verlassen. Entgegen dem Wunsche der Chinesen geschah das letztere, die Engländer übersiedelten nach Macao, ihre Handelsflotte sammelte sich unter Hongkong und der Handel wurde vollständig abgebrochen. Die Situation war äussert gespannt, chinesische Dschunken überfielen die Boote der Fremden, Schmuggler und Piraten bekämpften auch die Vertreter der Behörden in förmlichen Seeschlachten und das Gesetz hatte jede Autorität verloren.

Trotz alledem bestand Lin-Tse-Tsin auf seinem Vorsatze und liess die Handelsflotte der Fremden auffordern, behufs Unterzeichnung des Reverses in den Perlfluss einzulaufen, oder aber die chinesischen Gewässer binnen drei Tagen zu verlassen. Da die Engländer dieser Aufforderung keine Folge gaben, schritt ein Geschwader chinesischer Kriegsdschunken zum Angriff auf die Handelsflotte, um dieselbe von ihren Ankerplätzen zu verjagen. Zwei englische Kriegsschiffe traten aber den Dschunken entgegen und zwangen sie zum sofortigen Rückzug. Erbittert durch den Misserfolg, publicirte Lin-Tse-Tsin einen Erlass, welchem zufolge die Engländer für ewige Zeiten aus dem himmlischen Reiche verbannt und für vogelfrei erklärt wurden. Das war die Ursache des sogenannten **Opiumkrieges 1840—1842**, in welchem China vollständig unterlag.

Der Verlauf des Krieges zeigt die ganze Zähigkeit des chinesischen Wesens und die Eigenart der dortigen Diplomatie, welche bei den europäischen Vertretern ein selbst für den Orient unvergleichlich reiches Mass von Geduld verlangt. Wir sehen aber auch die grosse Unabhängigkeit der einzelnen Provinzen der Centralgewalt in Peking gegenüber und die Thatsache, dass nur derjenige mit dem Kaiser von China Krieg führt, der auf Peking losgeht. Dort liegt die Lösung der chinesischen Fragen.

Die Engländer trafen das Richtige, als sie sofort die Operationen gegen Peking richten wollten. Der Gedanke an die Möglichkeit, dass die Fremden gewaltsam dort eindringen könnten, verursachte bei den Mandarinen einen panischen Schrecken; sie versprachen die weitestgehende Nachgiebigkeit und Bereitwilligkeit für Verhandlungen, die man in Canton führen wollte, und brachten es dahin,

dass die Escadre den Perlfluss aufsuchte. Das Furchtbarste war abgewendet, aber die Verhandlungen, welche die Chinesen nach der Abberufung des Lin-Tse-Tsin eingeleitet hatten, wurden von ihnen unverschämt in die Länge gezogen, um dadurch Zeit zu gewinnen, sich möglichst in Vertheidigungszustand zu setzen. Da die Engländer in Erfahrung brachten, dass die Chinesen eine friedliche Lösung überhaupt nicht in Erwägung zögen, gingen sie sofort zum Angriff über. In wenigen Stunden des 7. Jänner 1841 waren die Vertheidigungswerke an der Flussmündung zum Schweigen gebracht und die Kriegsdschunken zerstört, so dass die Provinzialregierung um Waffenstillstand bitten musste, um eine Convention abzuschliessen, laut welcher versprochen wurde:

1. die Insel Hongkong der englischen Regierung abzutreten;
2. eine Entschädigung von sechs Millionen Dollars für das zerstörte Opium zu zahlen, und
3. die Eröffnung des Handels binnen zehn Tagen stattfinden zu lassen.

Thatsächlich wurde durch diesen Vertrag nur erreicht, dass die Engländer sich am 26. Jänner 1841 in den Besitz der Insel Hongkong setzten. Alles andere blieb auf Befehl der Regierung in Peking unausgeführt, welche nach Canton die Weisung ergehen liess, die ruchlosen Barbaren vom Angesicht der Erde wegzufegen, und erst infolge erneuerter Angriffe der Engländer konnten die englischen Kaufleute ihre Factoreien beziehen und den Handel in der früher geübten Weise durch Vermittlung der Hongs wieder aufnehmen.

Während man in Peking die in Canton abgeschlossenen Verträge missachtete, weil man es nicht fasste, dass es einer kleinen Truppe Fremder gelingen konnte, das Reich, von dessen Unüberwindlichkeit man vollkommen überzeugt war, zu Verträgen zu zwingen, war man auch in England mit dem Abschlusse der Convention unzufrieden, weil man auf Basis der errungenen Erfolge ein Recht auf ausgedehntere Zugeständnisse zu haben meinte und durch die Erfahrung belehrt, nur auf solche Verträge Werth legte, die vom Kaiser selbst sanctionirt waren.

Um einen solchen zu erzwingen, verlegten die Engländer den Kriegsschauplatz weiter gegen Norden, also näher an die Hauptstadt Peking.

Am 10. October wurde bei Tschinhac, an der Mündung des Yangtsekiang, von den Landungstruppen eine starke Streitkraft der Chinesen vollständig geschlagen, und die Engländer nahmen ihre Winterquartiere in der reichen Handelsstadt Ningpo, wo sie durch ihr musterhaftes Verhalten, das in grellem Gegensatze zu der Beutelust der chinesischen Söldlinge stand, den friedliebenden Theil der Bevölkerung für sich gewannen.

Im Frühjahre 1842 drangen sie in die Mündung des Yangtsekiang ein, besetzten das reiche Schanghai und eroberten Tshinkianfü, den Schlüssel zum Kaisercanal, auf welchem damals noch Peking sein Getreide aus den Südprovinzen bezog. Doch die Gefahr einer Aushungerung brach noch nicht den Eigendünkel der Herren in Peking. Erst als sie sahen, dass es den Engländern Ernst sei mit der Besetzung Nankings, der südlichen Hauptstadt des Reiches und der Gelehrtenstadt Chinas, gaben sie nach, denn sie fürchteten deshalb einen Aufstand des Volkes, das in China sich um Politik nicht kümmerte, weil dafür die Mandarinen da sind, das aber in grossen Unglücksfällen einen Wink des Himmels sah, die Regierung mit Gewalt zu beseitigen, unter der solches sich ereignet. Solche unglückliche Ereignisse können selbst der Dynastie verhängnissvoll werden.

In rascher Weise, welche die Furcht vor einem weiteren Vordringen der Engländer zur Genüge kennzeichnete, wurden die eingeleiteten Friedensverhandlungen zu Ende geführt.

Am 29. August 1842 wurde der am 15. September vom Kaiser von China bestätigte Vertrag abgeschlossen, nach welchem die Häfen Canton, Amoy, Futschou, Ningpo und Schanghai dem Handel aller Nationen eröffnet, die Vorrechte der Hong-Kaufleute aufgehoben, die Errichtung von Consulaten in diesen Orten bewilligt, die Zahlung einer Kriegsentschädigung von 21 Millionen Dollars und die Abtretung der Insel Hongkong an die Engländer, sowie die Gleichstellung der Beamten der verschiedenen Staaten bei Verhandlungen verbürgt wurde.

Die Engländer zogen ihre Streitkräfte nach Hongkong zurück. So war ein scheinbarer Friede geschlossen mit dem officiellen China; mit dem chinesischen Volke dauerte der Kriegszustand weiter und führte zu neuen kriegerischen Verwicklungen mit dem chinesischen Staatswesen. Die Cantonesen versäumten keine Gelegenheit, ihrer feindlichen Gesinnung Wort und That zu leihen. Angriffe auf die Factoreien und selbst Ueberfälle auf einzelne Personen kamen häufig genug vor und führten zu Conflicten zwischen den Consulaten und den chinesischen Behörden.

Der Vertragspunkt, welcher die Fremden zum freien Verkehr in Canton ermächtigte, wurde dadurch illusorisch gemacht. Die Engländer, zum Frieden geneigt, verschoben den Termin zur Eröffnung der Stadt immer weiter, bis sie endlich zur Einsicht kamen, dass die Mandarine selbst auf Seite der Bevölkerung stünden und auf gütlichem Wege die Forderung kaum jemals ihre Erfüllung finden würde. Die Erbitterung der Chinesen war so hoch gestiegen, dass die Drohungen der Engländer, Gewalt anzuwenden, gar nichts nützten; selbst das Vordringen eines englischen Kriegsschiffes bis Canton und ein Bombardement der Stadt (October 1856) hatte nur die Folge, dass der Handel gesperrt, die Factoreien überfallen und geplündert und die angesiedelten Fremden, die sich nicht flüchten konnten, ermordet wurden.

Die politischen Zustände im Innern Chinas waren zu jener Zeit keineswegs erfreuliche. Vielfache revolutionäre Bewegungen, die sich gegen den Thron der Mandschuren-Dynastie kehrten, traten zu Tage und vereinigten sich mit einer religiösen Strömung, welche die Lehre des Confucius verwarf und den Glauben an einen Gott predigte; die Machtmittel der Regierung waren durch den Krieg mit den Fremden erschöpft, ihre Autorität war gebrochen und die im Herbste 1850 aus-

gebrochene Taiping-Revolution hatte ein offenes Feld für ihr Bestreben gefunden. Die Rebellen brachten binnen kurzer Zeit einen grossen Theil des Reiches unter ihre Herrschaft und riefen ihr Oberhaupt zum Kaiser aus.

Trotzdem ignorirte die kaiserliche Regierung in Peking scheinbar die Wegnahme Cantons durch die vereinigten Engländer und Franzosen (December 1857) und unternahm nichts, um den Forderungen der Fremden nachzukommen und sie dergestalt zur Herausgabe der Stadt zu bewegen. Solchem Starrsinn gegenüber musste man sich zu einem Angriffe auf Peking selbst entschliessen. Die vereinigte englisch-französische Escadre nahm die die Mündung des Peiho beherrschenden Forts nach kurzem Kampfe (20. Mai 1858) und ihre Truppen trafen alle Anstalten in Peking einzurücken. Dieses Vorgehen hatte den Erfolg, dass sich in Tientsin chinesische Würdenträger einfanden, die sich auf Grund ihrer vom Kaiser erhaltenen Vollmachten zu Verhandlungen bereit erklärten. Letztere, an welchen auch Vertreter der Vereinigten Staaten von Nordamerika und Russlands theilnahmen, zogen sich sehr in die Länge, führten aber (26. Juni 1858) doch zum Abschlusse des Vertrages von Tientsin, infolge dessen nebst den bereits für den fremden Handel freigegebenen Häfen noch Niutschuan, Tschifu, Thaiwan (Formosa), Schatou und Kiungtschou und am Yangtsekiang zunächst nur Tschinkiang geöffnet und die Regelung der Zölle und Abgaben sichergestellt wurde.

In diesen Plätzen nehmen die britischen Unterthanen besondere Stadtviertel ein, welche das Recht der Selbstverwaltung besitzen; sie haben ihre eigenen Kirchen, Schulen, Spitäler und Friedhöfe und unterstehen der Gerichtsbarkeit ihrer eigenen Richter.

Der Artikel 51 des Vertrages aber setzte ferner fest, dass das Zeichen „I“, welches Barbaren bedeutet, im ganzen chinesischen Reiche in officiellen Documenten unter keiner Bedingung mehr angewendet werden dürfe.

Jedoch auch der Ratification dieses Vertrages suchten die chinesischen Behörden unter allerlei Vorwänden auszuweichen und neue Verhandlungen in Schanghai, also weit entfernt von Peking zu eröffnen.

Da verbündeten sich England und Frankreich zu einem entscheidenden Schlage auf Peking. Sie landeten mit 18.000 Mann bei dem Taku-Fort und drangen landwärts bis über Tientsin vor. In nächster Nähe von Peking gelang es der Ueberredungskunst der Chinesen nochmals, die Fremden zu täuschen und aufzuhalten. Bald

jedoch wurde jede weitere Verhandlung abgelehnt und nach Ueberwindung des chinesischen Heeres bis unter die Mauern von Peking vorgedrungen. Nach abermaligen fruchtlosen Verhandlungen wurden die Feindseligkeiten am 6. October wieder eröffnet, der ausserhalb der Stadt gelegene Sommerpalast des Kaisers gestürmt und geplündert, und die Uebergabe eines Stadtthores bei Androhung des Bombardements gefordert. Das entschiedene Auftreten der Verbündeten bewog die Chinesen, nunmehr den Forderungen ein willfähriges Gehör zu schenken. Die Thore Pekings wurden geöffnet und von den Fremden besetzt. Der Friedensschluss aber und die Unterzeichnung des neuen Vertrages konnten erst erreicht werden, als der Sommerpalast in Brand gesteckt und die Besetzung des Kaiserpalastes in Aussicht gestellt worden war. Am 24. October 1860 endlich wurde in Peking in feierlicher Weise die Convention unterzeichnet und die Ratification des Vertrages von 1858 mit den Engländern und den Franzosen vorgenommen. Nach Bestätigung der Convention durch den Kaiser von China, der sich während dieser Zeit auf seinem Jagdschloss in der Tartarei aufgehalten hatte, räumten die fremden Truppen Peking und alle übrigen besetzten Orte und zogen sich nach Hongkong zurück, die Gesandten aber bezogen ihre Wohnungen in der Hauptstadt.

Durch besondere Handelsverträge wurden diese Vorrechte der Engländer und Franzosen auf die übrigen europäischen und die amerikanischen Staaten sowie Japan ausgedehnt.

England und Frankreich arbeiteten auch nach diesen Erfolgen unausgesetzt an der weiteren handelspolitischen Erschliessung von China. Ihr Hauptaugenmerk war auf die Provinz Yünnan gerichtet, die an Indien grenzt.

Die Ermordung eines englischen Reisenden (Margary), der trotz des Abrathens der chinesischen Behörden seinen Weg durch die Grenzlandschaften von Yünnan nach Bhamo fortsetzte, gab den Engländern den Vorwand zu neuen Verhandlungen, deren Ergebniss der Vertrag von Tschifu (13. September 1876) war. Doch erlangten sie die Ratificirung erst am 6. Mai 1886, nachdem sie den Frieden zwischen China und Frankreich wegen Tongking vermittelt, das früher an China Tribut gezahlt hatte und jetzt von Frankreich erobert wurde.

Durch diesen Vertrag wurden neuerdings mehrere Häfen dem Verkehr geöffnet, worunter Itschang am Yangtsekiang besonders werthvoll war. Und selbst das noch weiter oberhalb gelegene Tschungking sollte in dem Augenblicke Vertragshafen sein, als man

es würde mit Dampfern erreichen können. Die Tschungking-Convention vom Februar 1890 setzte für die Eröffnung des letztgenannten Ortes die näheren Bedingungen fest.

So sehen wir in der Jetztzeit China, wenn auch noch in einem gewissen beschränkten Masse, seewärts dem Handel des Auslandes erschlossen. Aber der Groll der Regierenden, der Hass des Volkes gegen die Eindringlinge ist nicht ganz geschwunden, er macht sich noch manchmal Luft, so Juni und Juli 1891 in den Yangtsekiang-Häfen durch Angriffe auf die Settlements der Europäer.

Auf der anderen Seite sind aber auch die europäischen Nachbarn Chinas nicht mit dem zufrieden, was sie erreicht haben, sie wollen auch landwärts von ihren Besitzungen aus einen umfangreichen Handel einrichten. Die Franzosen haben in einem langwierigen und kostspieligen Kriege, der eigentlich noch nicht beendet ist, Tongking erworben und sich durch die Verträge von 1885 und 1886 besondere Vortheile für den Landhandel aus diesem Lande nach Südchina gesichert.

Die Engländer, seit Neujahr 1886 Herren in Oberbirma und Nachbarn der Chinesen, zahlen klugerweise den Chinesen den altherkömmlichen Tribut Birmas, doch bringen diesen alle zehn Jahre Menschen birmanischer Abstammung, die aber britische Unterthanen sind, an den kaiserlichen Hof von China. Die Russen endlich bauen ihre kolossale sibirische Eisenbahn längs der ganzen Nordgrenze des chinesischen Reiches. Unzweifelhaft besteht ein stiller Wettkampf zwischen diesen drei Mächten, den jetzt Russland in einem wahrhaft grossartigen Stil in Angriff nimmt.

Wir stehen hier vor den Vorbereitungen zu einem der wichtigsten Abschnitte der politischen Geschichte und der Geschichte des Welthandels. China mit seinen 400 Millionen Einwohnern, von denen alle erwachsenen männlichen Personen lesen und schreiben können, obwohl keine Verordnung den Chinesen in die Schule zwingt, ist ein solches Bemühen werth.

Uns aber handelt es sich jetzt nicht um Ausblicke in die Zukunft, sondern um das, was schon erreicht ist, um den Verkehr der sogenannten Tractathäfen, der Treaty Ports, deren es gegenwärtig mit Tschungking zwanzig gibt; die werthlosen 5 Yangtze-Stages wurden nicht gerechnet.

Ueber ihren Handel veröffentlicht jedes Jahr der Generalinspector des Hai-Kwan, das ist die kaiserlich chinesische Zollbehörde (Imperial Maritime Customs), Returns of Trade and Trade

Reports, welche in Shanghai gedruckt werden und die Grundlage jeder Darstellung über den auswärtigen Seehandel Chinas bilden, soweit dieser von Schiffen europäischer Bauart vermittelt wird. Nur im Seebezirke von Canton ist man schon weiter gegangen und hat auch den Verkehr der Dschunken statistisch behandelt.

Diese, dem Namen nach chinesische, in der That internationale Seebehörde, in der wir Vertreter aller europäisch gebildeten Nationen der Erde finden, ist, wie die Einführung des Maises, der Kartoffel, der Petroleumbeleuchtung, des Telegraphen und Telephons, ein Beweis dafür, dass der Chinese kein absoluter Feind von Neuerungen ist. Aber wie unser Bauer nach dem Sprichworte nicht isst, was er nicht kennt, so will auch der Chinese den Nutzen jeder Sache sehen, bevor er sie nachahmt.

Dieses Seezollamt verdankt seine Entstehung den Engländern und Franzosen, welchen die Chinesen im Vertrage von Peking als Garantie für die zu leistende Kriegskostenentschädigung die Zölle der Vertragshäfen geben mussten. Als weitere Sicherheit verlangte man, dass die Erhebung der Zölle unter europäische Verwaltung gestellt werde; die energische und gewissenhafte Leitung der beiden ersten Generalinspectoren Mr. Lay und Robert Hart imponirte den Chinesen derart, dass sie nach Abzahlung der Kriegskostenentschädigung gleichwohl die europäische Oberleitung beibehielten, um ihrer Regierung die reichen Zolleinnahmen des eigenen Landes zu sichern und sie so vor den Angriffen ihrer Mandarine zu bewahren.

Zum Verständnisse der Darstellung des Handels der einzelnen Häfen machen wir darauf aufmerksam, dass China Silberwährung hat und dass die Werthe in Haikwan Taels (Hk. Tls.) angegeben sind: 1 Hk. Tl. = 3·4335 Gulden österr. Währ. oder 6·867 Mark. Der Durchschnittscurs für 1 Hk. Tl. betrug 1890 5·29 Mark, resp. 6·47 Francs oder 5 s. 2¼ d.; 1889 4·85 Mark, resp. 5·95 Francs oder 4 s. 8¾ d.

Wir bringen hier aus dem reichen Materiale, das die Returns of Trade and Trade Reports enthalten, für die Uebersicht des Werthes des Handels der einzelnen Häfen den Nettohandel, das heisst die Einfuhr fremder und einheimischer Waaren vermindert um die Wiederausfuhr (Reexport), und die Ausfuhr von Waaren localen Ursprungs. Nur bei den disponirenden Handelsplätzen geben wir auch die Werthe des Bruttohandels, das ist die Einfuhr mit Einschluss des Reexportes.

Die Angaben über den Verkehr in den einzelnen Artikeln beziehen sich bei der Einfuhr in der Regel auf die Nettoeinfuhr, bei der Ausfuhr einheimischer Waaren dagegen immer auf die Ausfuhr der Waaren localen Ursprungs, vermehrt durch den Reexport.

Die Abweichungen von dieser Regel sind besonders bezeichnet.

Bei einer näheren Betrachtung der Seehäfen Chinas sehen wir, dass wir dieselben nach den klimatischen und Productionsverhältnissen der Gebiete, deren Verkehr sie vermitteln, und nach ihren Handelsbeziehungen zum Auslande, in drei Gruppen eintheilen können: 1. die nördliche Gruppe; 2. die Yangtsekiang-Häfen, eingerechnet Ningpo, und 3. die südliche Gruppe.

Nördliche Häfen.

Der Vorhafen der nördlichen Gruppe ist Tientsin. Der directe Verkehr aller Häfen dieser Gruppe mit dem Auslande hat einen geringen Umfang, denn Schanghai ist für sie disponirender Platz. Minder fruchtbar, als die mittleren und südlichen Provinzen des Reiches, bei kalten, langandauernden Wintern meist auf Getreidegattungen angewiesen, die erst im Frühjahr gesäet werden, müssen die nördlichen Provinzen wegen ihrer dichten Bevölkerung Lebensmittel aus dem Süden einführen.

Um ihre friedlichen Unterthanen regelmässig verpflegen zu können, bauten die Kaiser vor Jahrhunderten den grossen Canal oder Kaisercanal von Tschinkiang am Yangtsekiang, den Hwangho (Hoangho, gelber Fluss) kreuzend nach Norden bis Tientsin am Peiho, das der Hafen der Hauptstadt Peking ist. Zahlreiche Piraten hatten die Zufuhren zur See nach dem Norden unsicher gemacht. Der grosse Monarch Kublai Khan, an dessen Hofe Marco Polo geweilt hatte, liess sich auf keinen aussichtslosen Seeräuberkrieg ein, sondern griff zu dem gewiss sehr kostspieligen Auskunftsmittel des Kaisercanals, auf welchem die Dschunken den sicheren Inlandsweg verfolgen konnten. Heute ist der Kaisercanal, dessen Dämme in den letzten Jahrzehnten von den Fluten des Hwangho wiederholt durchrissen wurden, nur noch theilweise ein Verkehrsweg.

Der Verkehr hat wieder den bequemeren und rascheren Seeweg aufgesucht, und dem Norden führen Küstendampfer seine Bedürfnisse zu statt der alten Canal-Dschunken.

Weil alle diese Plätze Jahrhunderte lang keinen Seeverkehr hatten, sind sie auch heute wirthschaftlich nicht selbständig, sondern abhängig von Schanghai.

Der nördlichste Platz dieser Gruppe ist das Dort Jintsekou, an einer trostlos öden und flachen Küste, 20 *km* oberhalb der Mündung des Liauho in den Meerbusen von Petschili gelegen, mit 60.000 Einwohnern. In den Handelsverträgen wird dieser Ort Niutschuan (Nechwang) genannt, welchen Namen bei den Chinesen eine ärmliche und wenig bevölkerte Stadt ziemlich weit im Nordosten dieses Hafens führt.

Schingking, der südliche Theil der Mandschurei, des Stammlandes der seit 1644 in China regierenden Dynastie, ist allein unter den nördlichen Provinzen Chinas im Stande, Lebensmittel zu exportiren, weil trotz einer zahlreichen Einwanderung von Chinesen das

Land noch nicht dicht bevölkert ist. In dem Alluvialthale des Liauho gedeihen massenhaft Hülsenfrüchte, die gebirgigen Theile liefern Holz und wilde Seide, die nächstwichtigen Ausfuhrartikel von Niutschuan.

Das Futter ist im Lande billig, das Strassennetz ist ausgedehnt; in der Geschäftszeit kommen täglich 1000, und wenn die Wege durch den Frost hart geworden, auch bei 2000 der landesüblichen Karren nach Niutschuan und bringen oft aus einer Entfernung von 700—800 *km* Bohnen, Bohnenkuchen und Hirse.

Niutschuan wurde 1858 dem auswärtigen Handel eröffnet. Sein Handel hängt von der localen Ernte in Getreide und Hülsenfrüchten ab und nahm, da diese 1889 und 1890 sehr günstig waren, in diesen Jahren einen grossen Aufschwung.

Da fast die gesammte Ausfuhr einheimischer Producte (1890 7,197.816, 1889 5,567.569 Hk. Tls.) nach den chinesischen Häfen Schatou, Canton und Schanghai gerichtet ist, so genügt es hier, mitzutheilen, dass über Niutschuan 1890 1,170.700 *q*, 1889 1,158.809 *q* Bohnen, 1890 1,586.825 *q*, 1888 1,893.334 *q* Bohnenkuchen, welche man als Düngemittel verwendet, 1889 34.420 *q* Bohnenöl, 1890 9668 *q*, 1889 4802 *q* wilde Seide und 1889 954 *q* (Werth 328.195 Hk. Tls.) Ginseng versendet wurden.

Die Einfuhr einheimischer Producte (1890 2 801,408, 1889 1,678.394 Hk. Tls.) erfolgt ausschliesslich aus Schanghai, die Einfuhr fremder Waaren (1890 4,449.057, 1889 2,204.041 Hk. Tls.) nur über Hongkong und chinesische Häfen. Die Hauptartikel der letzteren sind Baumwollstoffe und Garne, Schafwollstoffe, Metalle, Zündhölzchen und Opium.

Dieser Hafen hat nicht nur einen geringen directen Verkehr mit dem Auslande, sondern auch fast keinen Reexport.

Der Schiffsverkehr betrug 1889 418 Dampfer mit 345.308 *T*, 88 Segelschiffe mit 38.976 *T*, zusammen 506 Schiffe mit 384.284 *T*, 1890, wo der Verkehr den aller früheren Jahre seit Eröffnung des Hafens für den fremden Verkehr übertraf, liefen 289 Dampfer mit 239.951 *T*, 65 Segler mit 27.871 *T*, zusammen also 354 Schiffe mit 267.832 *T* ein.

Von der Tonnenzahl kamen 1890 50% auf englische und 20% auf deutsche Schiffe.

Die Schiffahrt ist wie bei allen Häfen am Meerbusen von Petschili durch drei Monate wegen Eis geschlossen.

Niutschuan ist Station des kaiserlich chinesischen Telegraphennetzes.

Ganz im Norden von China, zwanzig Breitengrade von der südlichen und nur einen von der nördlichen Grenze des Reiches entfernt liegt in einer Ebene, die im Norden halbkreisförmig von herrlich geformten Bergen umragt wird, die kaiserliche Residenz Peking. Ihr Hafen ist das im Südosten 130 *km* weit entfernte Tientsin, dessen Chinesenstadt den Ruf hat, ganz besonders schmutzig zu sein.

Tientsin, bekannt durch den Vertrag zwischen England und China vom 26. Juni 1858, liegt an der Vereinigung des Grossen Canals mit dem schiffbaren Flusse Peiho, 39° 4′ nördl. Breite und 117° 4′ östl. Länge. Die bescheidenen Fremdenconcessionen, die französische und die englische, sind flussabwärts, 2½ *km* entfernt angelegt.

In früheren Jahrhunderten von eminenter Bedeutung als Hauptknotenpunkt des Binnenverkehres von China, über den die reiche Hauptstadt mit allen Artikeln des nothwendigen Lebensbedarfes und des Luxus von Süden her versorgt wurde, ist Tientsin heute, wo auf dem Kaisercanal ein durchlaufender Verkehr nicht stattfinden kann, noch immer dadurch wichtig, dass hier das Ende der Seeschiffahrt auf dem Peiho und der Ausgangspunkt eines lebhaften Karawanenhandels nach Sibirien liegen. Die Eröffnung der China Railway, am 9. October 1888, welche vom linken Ufer des Peiho stromabwärts nach Taku und von dort in nördlicher Richtung in die Kohlenlager von Kaiping führt, gab dem Handel von Tientsin einen neuen Aufschwung. Wenn der Peiho, was oft der Fall ist, wegen seichten Fahrwassers für grössere Seeschiffe nur 32 *km* weit aufwärts fahrbar ist, so werden die Waaren in Taku, das an der Mündung des Flusses liegt, umgeladen.

Man schätzt die Zahl der Einwohner des befestigten Tientsin und seiner handelsthätigen Vorstädte auf 300.000.

Infolge der Nähe der Hauptstadt ist Tientsin der wichtigste Hafen Chinas für den Netto-Import fremder Waaren und übertrifft in dieser Beziehung sogar Schanghai, aber trotzdem steht es nicht im directen Verkehre mit dem Auslande; sondern bezieht mehr als neun Zehntel derselben aus chinesischen Häfen, insbesondere aus Schanghai. Ueber Tientsin wird ausser der Provinz Petschili auch Schansi versorgt.

Die verhältnissmässig kleine Ausfuhr geht ebenfalls nach Schanghai.

Der Handel von Tientsin betrug in Hk. Tls.:

	1889		1888	
	Nettowerth	Bruttowerth	Nettowerth	Bruttowerth
Fremde Güter				
Bruttoeinfuhr		15,412.710		13,641.592
Nettoeinfuhr	15,377.845		13,579.277	
Einheimische Güter				
Bruttoeinfuhr		15,231.373		15,332.667
Nettoeinfuhr	11,176.219		10,629.500	
Waaren localer Herkunft:				
Ausfuhr ins Ausland	70.854		77.355	
„ in chinesische Häfen	4,629.597		3,672.885	
		4,700.451		3,750.240
Gesammtwerth des Handels		35,344.534		32,724.499
Nettowerth des Handels	31,245.515		27,959.017	

Für das Jahr 1890 wird die Nettoeinfuhr fremder Waaren mit 17,131.846 Hk. Tls., die einheimischer Waaren mit 12,021.408 Hk. Tl. und die Ausfuhr einheimischer Waaren mit 4,978.644 Hk. Tls. berechnet.

Der Nettowerth des Handels erreichte also 34.131,668 Hk. Tls.

Die Bruttoeinfuhr von fremden Baumwollwaaren erreichte 1889 4,276.888 Stück im Werthe von 8,977.712 Hk. Tls., die von Baumwollgarnen 40.341 *q* im Werthe von 1,501.479 Hk. Tls. In Tientsin werden weitaus überwiegend indische Garne eingeführt.

Die Einfuhr von Schafwollwaaren und Metallen erreicht hier nur einen mässigen Umfang.

Die Einfuhr von Opium ist 1889 auf 926 *q* gesunken.

Von den übrigen Waaren heben wir hervor Zucker, Petroleum und Zündhölzchen, (391.638 Gross).

In der Bruttoausfuhr einheimischer Waaren erschöpfen Thee (1889 218.058 *q*), Wolle von Schafen und Kameelen, Felle und Häute von Ziegen und Schafen, Hörner und Kohle (61.000 *t*) den grössten Theil des Werthes der Rohproducte.

Von Fabricaten sind zu nennen Schuhe, Medicinen und Samschu, d. i. Branntwein aus Sorghum, für den Tientsin ein wichtiger Fabricationsort ist.

In der Einfuhr einheimischer Waaren behaupten entsprechend der Darstellung, die wir anfangs gegeben haben, Reis mit (1889) 1,243.000 *q*, Thee, Weizen, Hülsenfrüchte und Seidenwaaren den ersten Rang.

Der Schiffsverkehr von Tientsin umfasste:

	Dampfer	Tons	Segelschiffe	Tons	Zusammen Schiffe	Zusammen Tons
1889	1058	870.422	106	44.584	1164	915.006
1888	1028	830.388	115	45.671	1143	876.059

Den Hauptantheil des Verkehres haben die britische und die chinesische Flagge, dann folgen die japanische (Nippon Yusen Kaisha) und die deutsche.

Mit Dampfern gingen 1889 von hier 21.337 Passagiere ab und 28.163 kamen an.

Tientsin ist Sitz einer Seebehörde, einer kaiserlichen Telegraphen- und Telephonverwaltung, der Kaiping-Kohlencompagnie und der obengenannten Railway C. (China), die hier Maschinenwerkstätten besitzt. Die Errichtung einer chinesischen Eisenbahnschule in Verbindung mit einer Militärschule ist im Zuge. Ein Gymnasium besteht bereits.

Die wichtigsten Banken sind die deutsch-asiatische Bank und die Hongkong and Shanghai Banking Corporation.

Consulate unterhalten in Tientsin: Belgien, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Japan, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, Spanien, Vereinigte Staaten von Amerika.

Die Provinz Schantung ist eine der zugänglichsten von China. An der Nordküste der gleichnamigen Halbinsel, unter 37° 46′ nördl. Breite und 124° 25′ östl. Länge, liegt der bequeme und tiefe Hafen der Handelsniederlassung Tschifu (Cheefoo). Die Stadt, welche etwa 21.000 Einwohner zählt und in der im September 1876 die

sogenannten Cheefoo-Convention zwischen England und China abgeschlossen wurde, ist auf der Landseite von einem Halbkreise von Hügeln eingeschlossen, deren höchster Punkt über 400 *m* hoch ansteigt.

Tschifu ist der gesündeste Vertragshafen von China und besitzt ein ausgezeichnetes, vielbesuchtes Seebad.

Wenn im Winter der Peiho zugefroren ist, so landet man hier die Post für Tientsin und andere nördliche Plätze und bringt sie auf dem Landwege dahin.

Für den Aussenhandel von Schantung ist Tschifu nicht der günstigste Platz, da es zu Lande vom Thale des Hwangho, dem Sitze der dichtesten Bevölkerung, zu schwer zu erreichen ist.

Die Zukunft gehört in dieser Provinz dem Hafen Kiaotschou (36° nördl. Breite). Sollte dieser einst dem Aussenhandel geöffnet werden, so sind die in Tschifu angelegten Capitalien verloren.

Die Ausfuhr einheimischer Producte umfasst in Tschifu gleich wie in Niutschuan Bohnen und Bohnenkuchen, die in die südlichen Provinzen, besonders nach Schanghai ausgeführt werden. Ins Ausland gehen nur Strohgeflechte.

Auch Vermicelli (Fadennudeln) sind (1889) mit 90.075 *q* (Werth 657.211 Hk. Tls.) ein sehr wichtiger Posten.

In der Einfuhr einheimischer Producte sind Reis, Zucker, Seide und Seidenstoffe, ferner Papier wichtig; sie werden von Schanghai und Schatou bezogen.

Von der Einfuhr fremder Waaren kommen zwei Fünftel direct aus dem Auslande (Hongkong, Japan), das übrige über Shanghai.

Wichtige Artikel der Einfuhr sind Baumwollstoffe, Metalle, Opium, Zündhölzchen und Anilinfarben. Doch wird neuerer Zeit Blauholz bezogen, um aus diesem den Stoff zum Färben der Strohgeflechte zu gewinnen.

Der Nettowerth des Handels erreichte 1890 12,862.382 Hk. Tls., 1889 12,666.578 Hk. Tls. Von letzterem entfielen auf die Einfuhr ausländischer Waaren 4,429.136 Hk. Tls., auf die Einfuhr einheimischer Waaren 2,400.222 Hk. Tls., auf die Ausfuhr derselben 5,837.220 Hk. Tls.

Der Schiffsverkehr wird für 1889 mit 2262 Schiffen und 1,800.176 Tons angegeben, von denen das meiste auf die englische, die chinesische (China Merchants Steam Navigation Cy.) und die deutsche Flagge entfielen; Tschifu wird von der chinesischen Küstenfahrtgesellschaft (Hamburg) angelaufen, deren Schiffe früher unter britischer Flagge fuhren. Den Postverkehr besorgt die japanische Nippon Yusen Kaisha mit der Linie Schanghai-Wladiwostok. Sehr umfangreich ist der Verkehr durch Dschunken mit dem Hoangho und Tientsin. Zwischen Tschifu und den Plätzen Tientsin und Niutschuan besorgen die Dampfer einen umfangreichen Passagierverkehr; Gesammtverkehr (ohne die Transporte von Kulis) gegen 60.000 Passagiere.

Tschifu ist Station des kaiserlichen Telegraphen. Die deutsch-asiatische Bank hat auf dem Platze eine Agentie.

Yangtsekiang-Häfen.

Der Yangtsekiang ist der bedeutendste Strom des chinesischen Reiches; er entspringt am Südabhange des Gebirgszuges Küenlün, welcher die Grenze der Tartarei gegen Tibet und gleichzeitig die Wasserscheide für die nach Süd und Ost fliessenden Hauptwasserläufe Asiens bildet, und nimmt von hier seinen an 5300 *km* langen Lauf in das Gelbe Meer.

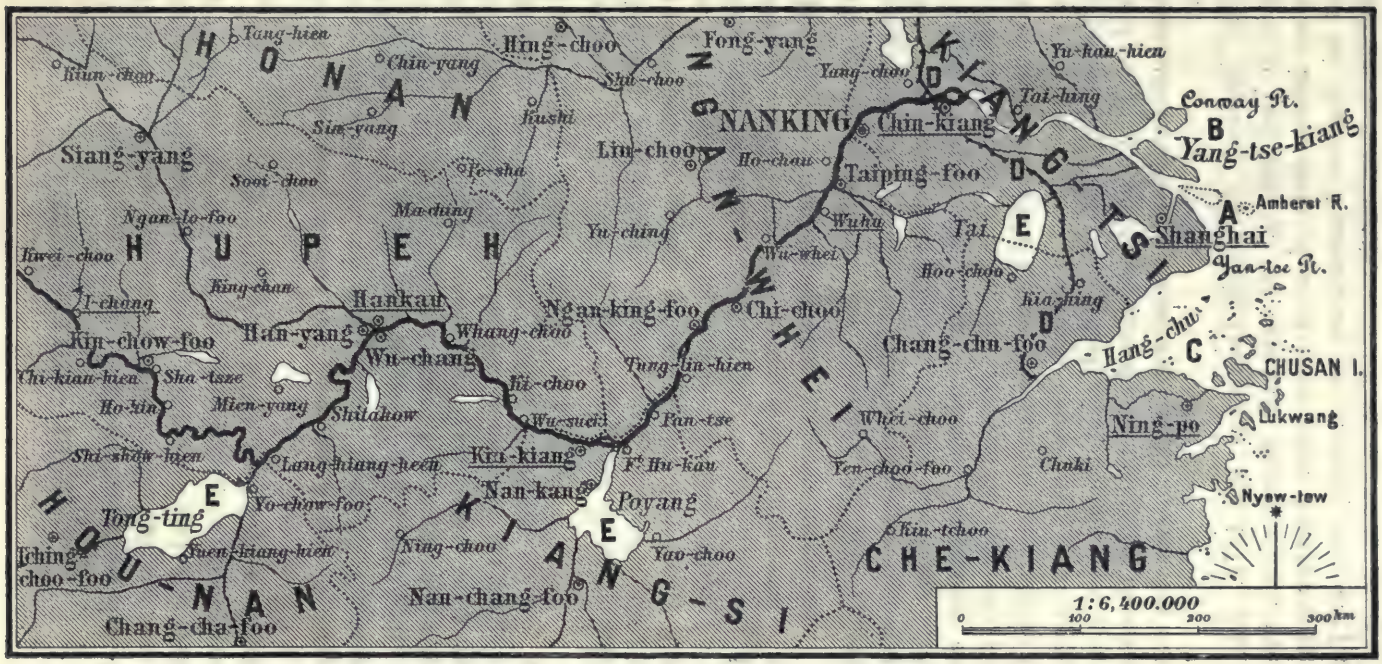
Seine Mächtigkeit, welche nur jener des Amazonenstromes und des Mississippi nachsteht, wie nicht minder auch der Umstand, dass er die fruchtbarsten und dichtestbevölkerten Districte des Landes durchfliesst, erheben ihn naturgemäss zur ersten Wasserstrasse des Reiches. Dadurch, dass die Chinesen, welche den Wasserwegen stets den Vorzug vor anderen Communicationsmitteln einräumen, ein ausgebreitetes Canalsystem an ihn anschlossen, gewann der Strom für den internen Handel und Verkehr immer grössere Bedeutung.

Nachdem die Schiffbarkeit des Stromes für grosse Seeschiffe auf weite Strecken landeinwärts erkannt war, trachteten die Fremden, die an den Ufern gelegenen grossen Städte dem freien Handel zu eröffnen. Der Friede von Nanking brachte die lang gehegten Wünsche zur Realisirung; Schanghai, Tschinkiang, Wuhu, Kiukiang, Hankou und Itschang wurden unter die Vertragshäfen aufgenommen und die Schiffahrt auf dem Yangtsekiang allen Nationen freigegeben.

Die grossen Reichthümer der Provinzen, die vom Yangtsekiang durchkreuzt werden, spornten den Unternehmungsgeist immer mehr an. Trotz der vielfachen Schwierigkeiten, welche die Flusschiffahrt für grössere Fahrzeuge mit sich bringt, gelangen heutzutage die Seeschiffe bis zur Stadt Hankou, das ist 956 *km* von der Mündung stromaufwärts, und von hier eigene Flussdampfer noch weitere 584 *km* stromaufwärts bis Itschang. Oberhalb dieses Ortes sperren zahlreiche Stromschnellen den Fluss, was jedoch nicht hindert, dass eine reichliche Zahl von Booten und Dschunken die Schiffahrt bis über Sutschou, die Hauptstadt der Provinz Sz'tschwan (2480 *km* von der Mündung), fortsetzt.

Nun bestimmt die Tschifu-Convention von 1876, dass Grossbritannien in Tschungking, das unterhalb Sutschou liegt, wohl einen Residenten haben dürfe, dass es aber seinen Kaufleuten erst dann gestattet sei, daselbst Waarenhäuser zu errichten, wenn der Platz von Dampfschiffen erreicht werde.

Der **Yangtsekiang von Itschang** bis zu seiner Mündung.



A Südliche Einfahrt in den Yangtse, B nördliche Einfahrt in den Yangtse, C Hangtschu-Bay, D Canal, E See.

Das Anlaufen dieses Ortes, der oberhalb Itschang, dem bisherigen Endpunkte der Dampfschiffahrt, 2011 *km* von der Mündung des grossen Flusses entfernt liegt, musste für die Einfuhr aus England so viele Vortheile bringen, dass die grosse schottische Firma McDonald eigens den seicht gehenden Dampfer Kuling bauen liess, der im Stande war, die Stromschnellen oberhalb Itschang zu überwinden und Tschungking zu erreichen. Die chinesische Regierung aber kaufte den Dampfer auf und eröffnete Februar 1890 Tschungking wohl dem auswärtigen Handel, aber nur Schiffe von chinesischer Bauart dürfen denselben vermitteln.

Der Handel der Yangtse-Häfen ist vollständig abhängig von Schanghai, nur Hankou bewahrt diesem gegenüber eine gewisse commercielle Selbständigkeit. Wir fügen dieser Gruppe auch noch Ningpo an, da es ebenfalls von Schanghai beherrscht wird.

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaften, welche auf dem Yangtsekiang verkehren, sind: China Navigation Cy., Indo China Steam Navigation Cy., Mr. G. McBain's steamers und die einheimische Linie der China Merchant's Steam Navigation Cy., zu welchen älteren Linien 1890 die Schanghai Mutual Steam Navigation Cy. trat.

Schanghai.

Von den Yangtsekiang-Häfen ist Schanghai schon wegen seiner Lage nahe an der Mündung und insbesondere wegen der grossen Fremdenniederlassung daselbst der bedeutendste.

Wenige Meilen vor der Mündung des Yangtsekiang strömt ihm der Wusung zu, an dessen linkem Ufer Schanghai unter 31° 15′ nördl. Br. und 121° 29′ östl. L. liegt. Das Wort bedeutet im Chinesischen „nahe der See“.

Die im Frieden von Nangking erhaltenen Zugeständnisse für die Niederlassung der Fremden in den Vertragshäfen wurden in Schanghai zuerst in Anspruch genommen. Engländer, Franzosen und Amerikaner ergriffen von dem nordwärts der eigentlichen Chinesenstadt am Ufer des Wusung sich ausbreitenden flachen Alluvialterrain Besitz und errichteten daselbst ihre Consulate, Factoreien und Wohnsitze auf einem Grunde, der nominell dem Kaiser von China gehört, den Fremden aber gegen einen jährlichen Zins von 500 Kupfercash oder 1¼ Dollar für das Mow (⅙ acre oder 675 *a*) in Erbpacht gegeben ist.

Der Chinesenstadt zunächst und von ihr durch eine Wasserader (den Defence Creek), welche die gesammte Ansiedlung auch gegen

Westen abgrenzt, geschieden, liegt das französische Settlement, an welches sich jenseits des Yangkingpang-Canals, über den 11 Brücken führen, das englische anreiht, das gegen Norden am Soochow-Creek seine Grenze findet und an der Landspitze, wo diese sich mit dem Whangpoo vereinigt, einen öffentlichen Garten besitzt. Auf Brücken, von denen 3 für den Wagenverkehr eingerichtet, gelangt man jenseits des Soochow Creek in die amerikanische Niederlassnng, die den Namen Honkew führt.

Der bedeutende Ertrag des Handels am Yangtsekiang liess die Ansiedlung in kurzer Zeit zu ungeahnter Entwicklung erblühen. Nahezu alle Firmen der Welt, die im überseeischen Handel Ruf besitzen, fanden Gelegenheit, sich daselbst zu etabliren, und öffentliche Anstalten, die mit dem Geschäftsbetrieb in enger Zusammengehörigkeit stehen, fanden ein reiches Feld für ihre Thätigkeit. Die Taiping-Revolution, deren Hauptsitz in den Yangtsekiang-Provinzen war, wurde gegen alles Erwarten der Entwicklung Schanghais äusserst günstig, weil alle reichen einheimischen Kaufleute jener Städte, die von den Taipings bedroht waren, auf dem Territorium der Fremden Zuflucht nahmen und sich und ihr Eigenthum unter deren Schutz stellten. Die 400.000 Rebellen aber, die seit August 1861 durch Monate die Fremdenniederlassung bedrohten, wagten keinen Angriff auf die schussfreien Befestigungslinien, die von französischen und englischen Marinetruppen, von einem britischen und zwei indischen Regimentern und einer Batterie vertheidigt wurden. Erst 1866 zogen die englischen Soldaten ab.

Das hohe Erträgniss, das als Folge des starken Zuflusses die Vermiethung von Häusern und Liegenschaften abwarf, führte zu einer rastlosen Bauthätigkeit und steigerte den Werth des Grundes und Bodens von 50 Liv. Sterl. für den Acre, die dieser ursprünglich gekostet hatte, auf 10.000 Liv. Sterl. Binnen wenigen Jahren war auf dem bis nun kaum beachteten Alluvialterrain eine Stadt heraufgezaubert, die ganz im Gegensatz zu anderen von Chinesen bewohnten Städten das Bild der vollendetsten Ordnung und Reinlichkeit bietet. Sehr breite, in rechten Winkeln sich kreuzende Strassen, die in naher Zukunft von einem Netz von Tramways durchzogen werden sollen, durchschneiden das Weichbild der Stadt, welche in den an den Fluss angrenzenden Theilen aus einer stattlichen Zahl prunkvoller Paläste der verschiedensten Baustyle, in den übrigen Theilen aus zumeist grossen und solid hergestellten Steinbauten besteht. Der Boden ist nicht fest genug, monumentale Bauten zu tragen, so dass man es bisher nicht wagen durfte, den Thurm der als Bauwerk so interessanten Trinity-Kathedrale auszubauen. Wenn auch das Innere vieler dieser Häuser noch recht viel Unsauberkeit beherbergen mag, so verräth das Aeussere davon nichts. Der Besucher wird nur durch das fremdländische Wesen und die Tracht der Bewohner daran erinnert, dass er auf

fremdem Boden steht; bei Nacht aber, wenn die Häuser geschlossen und die Strassen menschenleer sind, wobei dennoch das Licht elektrischer Bogenlampen als Stadtbeleuchtung erstrahlt, bietet sich kaum ein Anhaltspunkt, der an den fernen Osten mahnt.

Die Bewohner der drei Fremden-Settlements sind vorwiegend Chinesen, im Juni 1890 207.000 an der Zahl, während man zur selben Zeit von Fremden 4265 zählte, von denen nur 444 auf die französische Niederlassung kamen. Die Bevölkerungszahl ist ständig im Zunehmen begriffen, was den sichersten Beweis dafür gibt, dass es noch gute Weile hat, bis Schanghai zur höchsten Stufe der Entwicklung gelangt sein wird.

Die Europäer stehen unter der Gerichtsbarkeit ihrer Consuln, die Chinesen der europäischen Settlements werden von gemischten Gerichtshöfen nach ihren einheimischen Gesetzen gerichtet.

Die öffentlichen Einrichtungen Schanghais gehen weit über das Mass jener anderer Fremdenniederlassungen, denn auf Grund der sogenannten „Land Regulations", das heisst der Gründungsurkunden der Fremdenniederlassungen verwalten diese ihre Localangelegenheiten in mustergiltiger Weise selbst. Dabei sind seit 1863 das britische und das amerikanische Settlement zu einer Gemeinde vereinigt, welche das alljährlich von den grösseren Haus- und Grundbesitzern gewählte „Municipal Council" leitet, in dem alle Nationalitäten vertreten sein können. Die Municipalität der französischen Concession bilden 4 Franzosen und 4 Nichtfranzosen.

Diese Behörden haben nach jahrelangem Arbeiten die Canalisirung der Stadt durchgeführt, ein schwieriges Werk auf diesem niedrig gelegenen Terrain, das kein Gefälle besitzt. Eine Compagnie versorgt die Bewohner gegen eine billige Entschädigung mit filtrirtem Wasser.

So ist Schanghai im Ganzen eine gesunde Stadt, deren mittlere Jahrestemperatur ungefähr der von Rom gleich ist. Doch zeigen, wie in ganz Ostasien, die Wintermonate constant heiteren Himmel und das Thermometer sinkt hier tiefer als an irgend einem Orte Westeuropas unter der gleichen Breite; die regenreichen Sommer sind sehr heiss.

Abgesehen ferner von den mit dem Handel in Verbindung stehenden Anstalten verfügt die Stadt über ein Freiwilligencorps für ihre Vertheidigung gegen einen plötzlichen Handstreich, über ein eigenes Polizeicorps von 440 Mann, das die Eingeborenen stramm in Ordnung hält, über vorzüglich organisirte Feuerwehren, grosse

Spitäler und eine nicht unbedeutende Zahl von Schulen, in welchen die Kinder von Fremden und Einheimischen allgemeine und fachtechnische Ausbildung erhalten können, die weit über den Rahmen europäischer Volksschulen hinausgreift. Wir nennen hier das Gymnasium, die polytechnische Schule für Chinesen und zwei Bibliotheken.

Schanghai ist der Sitz eines katholischen und eines anglicanischen Bischofs, sowie mehrerer Missionen, welch letztere eine angestrengte und weitgehende Thätigkeit, besonders im Lehrfache, entwickeln; es besitzt Gotteshäuser der verschiedensten Confessionen, Freimaurerlogen, deren segensreiches, hier aber in ziemlich mystisches Dunkel gehülltes Wirken grosse Ausdehnung gewonnen hat; Clubs und Unterhaltungslocale, darunter der Schanghai-Club, der deutsche Concordia-Club, das Lyceum-Theater sind hier in reichlicher Zahl vorhanden. Landwärts vom Defence Creek, mithin schon ausserhalb des Weichbildes der Stadt, ist eine ausgedehnte Cottage-Anlage in Bildung begriffen; Gärten und Parks, kleine Villen und Privathäuser stehen in zwanglos aneinander gereihten Gruppen beisammen, welche von gutgehaltenen Kieswegen und Promenaden durchschnitten sind. Der Sport in Form von Lawn-tennis, Criquet und Pferderennen findet auf zu diesem Zwecke hergerichteten grossen Plätzen bedeutenden Zuspruch.

In dem Dorfe Sikawei sind das Missions- und das Waisenhaus der Jesuiten, welche auch ein naturhistorisches Museum und ein wissenschaftliches Observatorium unterhalten. Von hier aus werden alle meteorologischen Stationen geleitet, die an den Ufern des chinesischen Meeres vor kurzer Zeit eingerichtet worden sind.

Ihren Mittelpunkt finden die wissenschaftlichen Bestrebungen der europäisch-amerikanischen Colonie in Schanghai in der dortigen Abtheilung der Royal Asiatic Society, deren Berichte eine Fundgrube für unsere Kenntniss von China und seinen Bewohnern sind.

Dass die hier für die Europäer erscheinenden beiden Tagesjournale und die drei Wochenschriften, von denen wir den „North China Herald“ hervorheben, englisch geschrieben sind, versteht sich bei dem Ueberwiegen des englischen Einflusses von selbst. Auch für die Chinesen bestehen hier zwei Tagesblätter, deren Eigenthümer und Herausgeber aber Europäer sind.

Wer also das Wirken und das Leben der Europäer im fernen Osten kennen lernen will, der muss zuerst das „Modell Settlement“ in Schanghai besuchen, wo er wählen kann unter einer Anzahl vorzüglich eingerichteter Hôtels.

Schanghai.

Die Chinesenstadt Schanghai, welche nur 125.000 Einwohner zählt, unterscheidet sich in nichts von den übrigen bekannten Städten des Reiches. Eine breite, an 8 *m* hohe Ringmauer mit vorliegendem Wassergraben umschliesst das Innere, das ein Labyrinth enger und krummer Gassen bildet, in denen sich das nimmermüde chinesische Treiben abspielt, zu dessen ständiger Begleitung ein ununterbrochenes Schreien und Rufen gehört. Koth und Schlamm in den engen Strassen und Winkeln, unglaublicher Schmutz in allen Häusern, und dazu ein Gemisch ganz abscheulicher Dünste, das in der ganzen Stadt verbreitet ist, sind mit jeder Chinesenstadt so innig verbunden, dass es kaum Wunder nehmen kann, sie auch hier vorzufinden.

Schanghai, schon seit Jahrhunderten ein bedeutender Ort, ist jetzt das grosse Emporium für den Handel des reichen, theilweise durch Dampfschiffe erschlossenen Gebietes des Yangtsekiang und der nördlichen Häfen von China, und seit der Eröffnung von Japan und Korea in einem gewissen Sinne disponirender Platz auch für diese Länder. Folgerichtig ist hier der Sitz des statistischen Departements des „Imperial Maritime Customs", und die Engländer haben ihren „Supreme Court of China and Japan", den Appellationshof für die britischen Unterthanen, die dort sich aufhalten, und für die Streitfälle zwischen Engländern und Ausländern, nach Schanghai verlegt.

Die Grundlage der Grösse Schanghais sind die Wasserstrassen, welche den Hafen mit dem Kaisercanale und dem Yangtsekiang verbinden. Localdampfer vermitteln den Küstenverkehr.

Eine Reihe gut gebauter Strassen, welche von den Europäern angelegt wurden und weiter geführt werden, vermittelt den Verkehr mit den näheren Gebieten. Leider erregte seinerzeit die Eisenbahn, welche als die erste im chinesischen Reiche im Juni 1867 eröffnet wurde und Schanghai mit Wusung verband, bei den chinesischen Machthabern Missmuth und fiel der Furcht zum Opfer, dass durch sie einem grossen Theile der ärmeren Bevölkerung seine Beschäftigung entzogen werden könnte. Nachdem sie durch 16 Monate in Betrieb gestanden war, wurde sie von den chinesischen Behörden angekauft und abgebrochen.

Daher ist der ganze Verkehr mit dem Binnenlande auf die Wasserstrassen angewiesen. Der Hafen ist von der See aus nur nach Durchschiffung eines Stromdeltas voll Fährlichkeiten zu erreichen, unter denen das Passiren der Wusung-Barre das Unangenehmste ist. Der mittlere Wasserstand bei Flut beträgt über derselben nur 19 Fuss,

doch hat man einen eigenen Dampfbagger angekauft, um grosse Baggerungen in Angriff zu nehmen, die den freien Verkehr der grossen Oceandampfer, welche bis jetzt oft an der Barre aufgehalten werden, ermöglichen sollen.

Fast sämmtliche europäische „Hongs“ (kaufmännische Bureaux) von Schanghai befinden sich auf der englischen Concession, während die Godowns (Magazine) und Werften, sowie zahlreiche Chinesenhäuser in der französischen Niederlassung ihren Platz gefunden haben. Alle europäischen Firmen müssen chinesische Namen führen, und nur unter diesen sind sie den Eingeborenen bekannt. Entlang der ganzen Chinesenstadt finden wir den Fluss auf einer Länge von $3^1/_2$ *km* mit chinesischen Dschunken dicht bedeckt, die hier, Bord an Bord liegend, das Flussufer säumen. Die breite Wasserfläche vor der Fremdenniederlassung ist der Ankerplatz der Schiffe fremder Bauart, unter denen seit der Eröffnung des Suez-Canales eine grosse Zahl von Segelschiffen durch stattliche Dampfer ersetzt worden ist.

Alle Dampfer und die meisten Segelschiffe nehmen ihre Handelsoperationen an den zahlreichen öffentlichen und privaten Quais vor. Die der Associated Wharf Companies besitzen eine Uferfront von mehr als 1200 *m*.

Flussabwärts und flussaufwärts sehen wir die Schiffswerften, Reparaturwerkstätten und Docks, die durch den fremden Handel allmälig ins Leben gerufen worden sind.

Dermalen bestehen in Schanghai vier Docks: das eine in Tungkado, gegenüber der Stadt, hat eine Länge von 380 Fuss und bei Flut eine Tiefe von 21 Fuss, das „Old Dock“ zu Honkew 400 Fuss Länge und 18 Fuss Tiefe; das „New Dock“ zu Pootung am unteren Ende des Hafens misst 450 Fuss in der Länge bei einer Tiefe von 21 Fuss. Die chinesische Regierung besitzt ein Arsenal, ein Dock und eine Schiffsbau-Anstalt zu Kaou Chung Mow, ein kleines Stück oberhalb der Stadt. Alle diese Docks sind Constructionsarsenale, und die Regierung baut und rüstet in ihrem Etablissement Kriegsschiffe sogar grösseren Tonnengehaltes aus.

Interessant ist, dass die Docks von Schanghai in dem weichen Erdreiche ausgegraben, aber nicht ausgemauert, sondern mit Holz ausgezimmert sind.

Die grosse Wichtigkeit Schanghais als Vermittler des Verkehres mit einheimischen und fremden Waaren mit dem Auslande und den chinesischen Häfen zeigt die folgende Tabelle.

Fremde Güter	1890	1889	1888	1887
Einfuhr vom Auslande und Hongkong	Hk. Tls. 66,251.344	Hk. Tls. 59,172.250	Hk. Tls. 68,433.543	Hk. Tls 62,717.744
Einfuhr von chines. Häfen	174.662	175.419	227.900	305.683
1. Gesammteinfuhr	66,426.006	59,347.669	68,661.533	63,023.427
Wiederausfuhr ins Ausland u. nach Hongkong	1,534.630	2,242.861	1,856.679	2,086.779
Wiederausfuhr in chinesische Häfen	50,511.675	42,692.322	43,522.255	45,123.202
Gesammt-Wiederausfuhr	52,046.305	44,935.183	45,378.934	47,209.981
2. Nettoeinfuhr fremder Güter	14,379.701	14,412.486	23,282.599	15,813.446
Einheimische Güter				
3. Gesammteinfuhr	48,518.744	48,166.238	45,452.853	45,014.570
Wiederausfuhr ins Ausland	17,822.726	19,732.863	19,094.611	18,730.959
Wiederausfuhr in chinesische Häfen	22,812.603	20,684.470	20,169.107	20,061.845
Gesammte Wiederausfuhr einheimischer Güter	40,635.329	40,417.333	39,263.718	38,792.804
4. Nettoeinfuhr einheimischer Güter	7,883.415	7,748.905	6,189.135	6,221.766
Ausfuhr einheimischer Güter localer Herkunft ins Ausland	14,919.416	21,885.122	17,366.126	14,769.902
Ausfuhr einheimischer Güter localer Herkunft nach chinesischen Häfen	15,280.940	16,250.970	15.437.334	15,426.701
5. Gesammtausfuhr localer Güter	30,200.356	38,136.092	32,803.460	30,196.603
Bruttowerth des Handels (Summe von 1., 3. u. 5.)	145,145.106	145,649.999	146.917.846	138,234.600
Nettowerth des Handels (Summe von 2., 4. u. 5.)	52,463.472	60,267.483	62,275.191	52,231.815

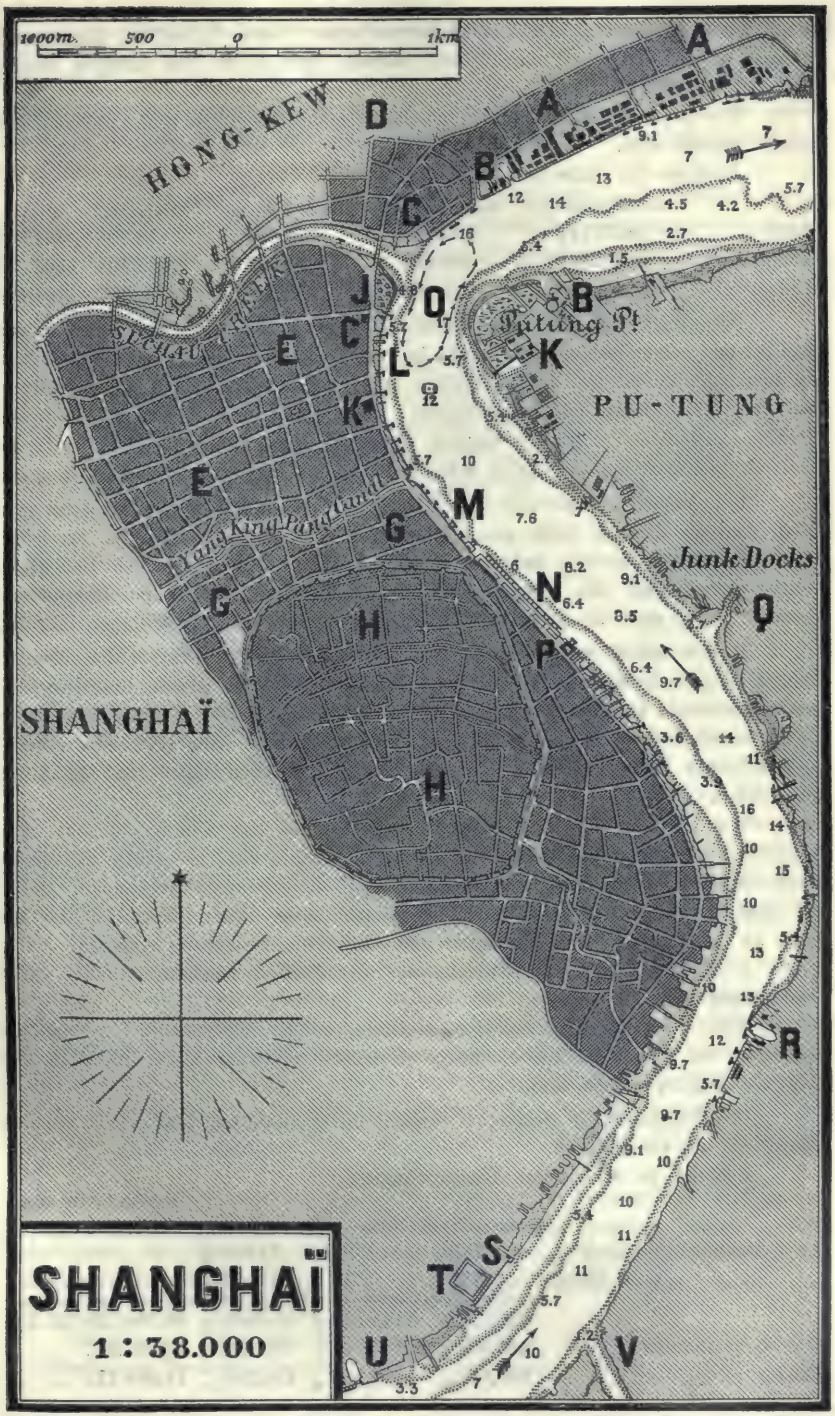
Wir können uns hier nicht auf eine Beschreibung des Handels von Shanghai nach all den Richtungen befassen, die in diesen Ziffern zum Ausdrucke kommen und werden uns in der Hauptsache auf die Darstellung des auswärtigen Handels beschränken.

Die wichtigsten Artikel der Ausfuhr einheimischer Waaren von Schanghai sind Seide und Thee.

In Seide ist China der erste Producent der Erde, und die Ausfuhr von Schanghai macht etwa ein Viertel des gesammten Seidenverbrauches der Welt aus. Leider grassirt im Schanghaibezirke schon seit Jahren unter den Seidenwürmern die Körperchenkrankheit oder Pébrine, doch ist über die Ausdehnung dieses Unglückes nichts Näheres bekannt.

Die hier zu Markte kommenden Seiden sind von den Chinesen nach ihrer alten Art versponnen. Das Product der Spinnereien nach europäischen Muster

Schanghai (Sonden in Metern).



A Werften, B Docks, C Consulate, D Ansiedlung (Settlement) der Amerikaner, E Ansiedlung (Settlement) der Engländer, G Ansiedlung (Settlement) der Franzosen, H Chinesenstadt, J öffentl. Garten, K Zollamt, L Yangtse-Strasse, M Whampoa-Quai, N Quai de France, O Wirbel, P franz. Polizeistation, Q Tempel, R Tunkadu-Dock, S Schiesstätte, T Lager, U Kiangnan-Arsenal, V Pai Lien Creek.

wird von den Inhabern der Etablissements unter festen Contracten direct nach Europa oder Amerika verschickt und kommt deshalb für den hiesigen Handel gar nicht in Betracht.

Wir haben es in Shanghai nur mit Rohseide (Grège) zu thun, welche gegen Casse gekauft wird.

Ausfuhr von Seide in Kilogramm:

	Weisse Rohseide	Gelbe Rohseide	Wilde Rohseide	Seidenabfall	Cocons
1889	2,676.112	567.280	575.168	2,748.798	501.572
1888	2,215.622	539.845	467.267	2,265.404	363.328
1887	2,047.866	429.482	542.668	2,470.597	321.066

Frankreich ist der erste Käufer chinesischer Seide, es nahm 1889 von weisser und gelber Rohseide 2,258.414 *kg*, von Tussah, d. i. die wilde oder Eichenspinnerseide, welche aus den nördlichen Provinzen kommt, 32.825 *kg*, von Seidenabfällen 1,718.413 *kg* auf. Gewöhnliche Rohseiden gehen ferner in grösseren Mengen nach den Vereinigten Staaten, Grossbritannien, Indien und Italien, in die Schweiz und nach Türkisch-Asien, wilde Rohseide und Abfälle nach Grossbritannien.

Der Antheil der Rohseide am Handel von Schanghai wird klar, wenn man hört, dass die Ausfuhr 1889 einen Werth von 19·6 Millionen Hk. Tls. erreichte.

Seidenfabricate nehmen in der Ausfuhr nach Europa an Bedeutung stark zu; es sind dies Pongees und seidene Taschentücher, deren Hauptmarkt London, Paris und die Union sind; Gesammtwerth 1889 6·7 Millionen Hk. Tls.

Baumwolle, welche theilweise den Ausfall deckt, welchen die Theeausfuhr erlitten hat, ist wichtig für den Verkehr mit Japan, dessen Industrie sich rasch ausdehnt. In Europa wird sie trotz ihrer glänzenden weissen Farbe noch wenig verwendet, weil ihr Stapel kurz ist. Es wurden 1889 476.962 *q* (Werth 7·9 Millionen Hk. Tls.), davon 161.927 *q* nach chinesischen Häfen, 1888 285.262 *q* ausgeführt.

Von Chinagras (Hanf), das zwischen Hankou und Kiukiang gebaut wird, exportirte Schanghai 1889 55.092 *q*, davon das meiste über Hongkong und direct nach Grossbritannien und dem übrigen Europa, einiges auch nach Japan. Sollte es möglich werden, die seidenartig glänzende Faser dieser Pflanze leichter als jetzt zu gewinnen, so wird Chinagras eine ungeahnte Bedeutung erlangen.

Die Ausfuhr von Jute, welche aus der Provinz Tientsin stammt, steigt regelmässig.

Unter den Nahrungs- und Genussmitteln, welche von Schanghai zur Ausfuhr gelangen, ist das erste Thee, dessen Anbaudistricte vor allem im Thale des Yangtsekiang zu suchen sind.

Die Theesaison in Schanghai beginnt Mitte Juni, ungefähr sechs Wochen später als die von Hankou.

Ausfuhr der wichtigsten Theegattungen:

	Schwarzer Thee	Grüner Thee	Ziegelthee	Gesammtwerth aller Theegattungen
1889 Ausfuhr in Ausland	174.344 *q*	114.075 *q*	19.083 *q*	—
„ „ chin. Häfen	47.371 „	744 „	138.347 „	—
	221.715 *q*	114.819 *q*	157.430 *q*	10,740.559 Hk. Tls.
1888 Gesammtausfuhr	230.265 „	126.196 „	208.647 „	10,603.607 „ „
1887 „	252.152 „	111.536 „	176.234 „	11,086.172 „ „

Die Theeausfuhr Chinas hat auf ihrem Hauptmarkte London seit einigen Jahren mit der Concurrenz von Britisch-Indien und Ceylon schwer zu kämpfen, deren Theesorten jedoch die chinesischen an Aroma noch nicht erreichen. Aber stärker fällt für die Ausfuhr nach London ins Gewicht, dass Russland sich mehr und mehr von dem Markte in London zurückzieht und seinen Theebedarf direct aus China zu Lande oder über Odessa bezieht.

Von schwarzem Thee findet die stärkste Ausfuhr nach Grossbritannien (1889 129.042 *q*), den Vereinigten Staaten und Russland statt, eine weniger grosse nach Hongkong und Japan. Die besten Thees entnehmen immer die Aufkäufer für Russland, wo die ersten Theekenner Europas wohnen, und sie zahlen für feinste Ningtschan-Congous die höchsten Preise, so 1888 bis 60 Hk. Tls. pro Pikul (60.453 *kg*).

Von grünem Thee wird das Meiste in die Vereinigten Staaten geführt, dann nach Grossbritannien, Indien und Britisch-Amerika.

Ziegelthee geht in die Mandschurei und nach Japan.

Zucker geht zum grössten Theile den Yangtsekiang hinauf und stammt von Formosa, den südlichen Seeprovinzen Chinas und von Manila.

Ausfuhr von Zucker:

	Brauner Zucker	Weisser Zucker	Candis	Gesammtwerth
1889	301.691 *q*	312.559 *q*	19.395 *q*	3,653.668 Hk. Tls.
1888	427.107 „	337.362 „	18.919 „	3,449.649 „ „
1887	432.374 „	376.357 „	18.127 „	3,902.299 „ „

Als Hauptabnehmer des meist nach England ausgeführten Tabakes gilt Deutschland. Er nimmt viel Wasser auf und wird zur Mischung mit dem türkischen Tabake verwendet. Daher richtet sich die Nachfrage nach chinesischem Tabak nach dem Ausfalle der Ernte des türkischen. Ausfuhr von Rohtabak 1889 14.913 *q*, von präparirtem Tabak 1889 29.812 *q* (Werth 1,183.560 Tls.), 1888 28.052 *q*.

Von Nahrungsmitteln des Pflanzenreiches sind ferner hervorzuheben Bohnen aller Art (1889 385.439 *q*) und Erbsen, von denen zwei Fünftel nach Südchina ausgeführt werden, Weizen (1889 667.390 *q*, 1888 621.053 *q*) und Reis (1889 2,679.114 *q*, 1888 3,704.986 *q*). Reis ist kein Artikel des ausländischen Handels; zwei Fünftel gehen als Tribut nach Nordchina, der andere im freien Verkehre nach Südchina.

Andere wichtige Ausfuhrartikel des Pflanzenreiches sind Bambus-Shoots, Bohnenkuchen (1889 265.862 *q*, Werth 395.805 Hk. Tls.), Chinawurzel, Datteln, getrocknete und gesalzene Früchte, Rhabarber (1889 4188 *q*, Werth 243.821 Hk. Tls.) für London, New-York und Deutschland, getrocknete Lilienblüthen (1889 35.262 *q*, Werth 314.942 Hk. Tls.) und Lilienblüthensamen, Galläpfel (1889 22.278 *q*), coreanischer Ginseng, Oele (1889 100.044 *q*, Werth 1,215.286 Hk. Tls.), von denen Sesam-, Holz-, Thee- und Grundnussöl die hervorragendsten sind, Sesamsaat.

Viel kürzer ist das Verzeichniss der Producte des Thierreiches. Wir nennen hier zunächst Schafwolle und Kameelwolle. Diese kommen aus dem nördlichen China, eine feine Schafwolle, Woosie genannt, aus dem Bezirke von Schanghai. Schafwolle (Ausfuhr 1889 44.678 *q*, Werth 591.247 Hk. Tls.) geht überwiegend in die Union, Kameelhaar nach Grossbritannien.

Häute von Kühen und Büffeln (1889 33.808 *q*, 1888 47.689 *q*), die aus den nordwestlichen Provinzen stammen, wo Muhammedaner wohnen, werden in erster

Linie nach dem europäischen Continente, nach Oesterreich-Ungarn und Italien, ferner nach Grossbritannien und der Union ausgeführt.

Ziegenfelle und Ziegenfelldecken (1889 550.650 Stück) kaufen Grossbritannien und Amerika.

Die Ausfuhr von Federn, welche zumeist direct nach Deutschland gesendet werden, ist 1889 auf 12.622 *q* gestiegen.

Auch Schweinsborsten sind kein unwichtiger Ausfuhrartikel.

Moschus ist eine Specialität Chinas; das benützen die chinesischen Händler und treiben durch einheitliches Vorgehen die Preise in die Höhe. Die Ausfuhr (1889 206.266 *kg*, Werth 272.970 Hk. Tls.) geht nach Marseille, Paris, London, New-York und Deutschland in die Centren der Parfumerie-Industrien.

Wir führen noch an Schwämme (1889 8326 *q*) und Wachs, das meist für chinesische Häfen bestimmt ist.

Die Ausfuhr von Industrieartikeln, unter welchen auch solche europäischer Form sind, entwickelt sich zusehends. Vieles davon ist für die Chinesen auf Manila, Java und in den Straits Settlements bestimmt.

China sandte 1889 6,726.564, 1888 14.007.872 Stück Hüte aus Stroh (Tschifuwaare) und aus Schilfgras (Ningpowaare) nach Europa auf Consignation und nach Amerika auf feste Bestellung; ferner 1889 53.492 *q* (Werth 2,035.152 Hk. Tls.), 1888 47.624 *q* Strohgeflechte meist nach Europa.

Umfangreich, wenn auch wenig werthvoll, ist die Ausfuhr von Säcken aus Stroh und Hanf.

Die folgenden Waaren sind zum grösseren Theile für die Chinesen im Auslande oder chinesische Häfen bestimmt.

Von einheimischen Baumwollstoffen, sogenannten Nankings, wurden 1889 18.193 *q* (Werth 1,203.810 Hk. Tls.), 1888 18.487 *q*, von Grasleinen für 242.484 Hk. Tls., von Porzellan 1889 15.104 *q* (Werth 391.740 Hk. Tls.), von Fächern aller Art 1889 30,823.772 Stück (Werth 300.780 Hk. Tls.) ausgeführt; von den letzteren waren 26 Millionen Stück aus Palmblättern hergestellt und nur gegen 5 Millionen Stück gingen in chinesische Häfen. Die Ausfuhr von Sonnenschirmen erreichte 1899 nur 280.609 Stück.

Von Schuhen und Stiefeln aus Baumwoll-, Seidenstoffen und Stroh wurden 1889 735.312 Paare ausgeführt.

Umfangreich ist die Ausfuhr von Papier mit 75.935 *q* (Werth 1,692.634 Hk. Tls.) im Jahre 1889 und mit 87.017 *q* im Jahre 1888.

Die Ausfuhr gedruckter Bücher erreichte 1889 4913 *q*.

Ausschliesslich für Chinesen bestimmt sind Medicinen (Werth 1889 1,235.882, 1888 1,405.221 Hk. Tls.) und Kupfercash, die bekannte durchlöcherte chinesische Kleinmünze, von der 500 Stück auf 1 Dollar gehen und die man in grösseren Beträgen nur auf Lederriemen aufgefädelt befördern kann.

Die Hauptbestandtheile der Brutto-Einfuhr aus dem Auslande sind Opium, Baumwollwaaren, Schafwollwaaren und Metalle. Wie die Uebersichtstabelle beweist, wird der weitaus grösste Theil dieser Waaren wieder ausgeführt und zwar in chinesische Häfen.

Wir stellen Opium an die Spitze, müssen aber gleich bemerken, dass die Einfuhr desselben unausgesetzt zurückgeht, weil der Mohnbau in West-, Mittel- und Südchina selbst an Ausdehnung zunimmt.

Das chinesische Opium ist leichter als das indische, es wird daher pro Pikul nur mit etwa 250 Hk. Tls., das ist halb so theuer wie das indische bezahlt. Das inländische Opium hat den Vorzug, dass die narkotischen Eigenschaften durch das Verbrennen nicht so rasch herausgezogen werden; man kann die in der Pfeife zurückgebliebenen Reste noch siebenmal verwenden lassen, die des indischen nur dreimal.

Die am häufigsten consumirte Sorte ist Malwa-Opium, ihr folgen Patna- und Benares-Opium.

Opiumeinfuhr von Shanghai:

	1889	1888	1887
Metercentner . . .	20.890	23.235	24.520
Hk. Tls.	12,800.258	14,409.295	15,426.450

Von der Einfuhr des Jahres 1889 wurden nicht weniger als 10.891 *q* nach anderen chinesischen Häfen, besonders nach den nördlichen, wieder ausgeführt.

In der grossen Gruppe der Baumwollwaaren übertreffen seit 1889 graue Schirtings (1889 6,335.427 Stück, Werth 8,236.056 Hk. Tls.) an Werth selbst das Malwa-Opium, das bisher immer der erste Einfuhrartikel Shanghais war.

Dieser einträgliche Theil des hiesigen Handels ist hauptsächlich in Händen englischer Kaufleute.

Weisse Schirtings (1889 1,569.805 Stück, Werth 2,276.217 Hk. Tls.) werden meist zu Kleidern verarbeitet, welche man unmittelbar auf dem Leibe trägt. Auch T-cloths kommen zumeist aus England, Drills, dann Sheetings, die theilweise zu Theesäcken verarbeitet werden, überwiegend aus der Union, in zweiter Reihe erst aus England.

Die eingeführten Taschentücher benützen die Chinesen als Servietten, bei Tisch- und Bettdecken sehen sie vorzugsweise auf lebhafte Farben, wie Roth mit Grün, Roth mit Blau, Roth mit Violett.

Die englischen und deutschen Socken und Strümpfe haben mit der Concurrenz japanischer Waaren zu kämpfen.

Im Jahre 1885 kamen zum erstenmale Bombaygarne auf den Markt von Schanghai, zwei Jahre später wurden von ihnen schon mehr als von den englischen eingeführt und 1889 kamen hieher achtmal soviel indische als englische Garne. Die indischen Garne kommen aus einem Lande mit Silberwährung, die auch in China herrscht, und zeigen mehr Uebereinstimmung mit den in der chinesischen Hausindustrie erzeugten Garnen, was den Eingebornen die Anwendung ihrer primitiven Färbemethoden erleichtert.

In Baumwollwaaren und Garnen ist Schanghai distribuirender Markt für Nordchina mit dem für diese Artikel wichtigsten Markte Tientsin, für die Plätze der Ostküste und das Thal des Yangtsekiang.

Die folgende Tabelle bringt die Einfuhr Schanghais in den wichtigsten Gattungen der Baumwollwaaren.

	1889		1888		1887	
	Stücke	Hk. Tls.	Stücke	Hk. Tls.	Stücke	Hk. Tls.
Schirtings . .	8,006.363	10,763.243	8,223.468	11,566.228	7,272.015	9,757.093
T-cloths . . .	1,523.267	1,608.603	2,274.546	2,396.825	2,143.341	2,208.391
Drills	932.298	2,155.138	1,114.063	2,356.518	738.861	1,774.288
Sheetings . . .	1,308.543	3,167.408	2,602.009	5,961.997	2,035.027	4,676.894
Cotton lastings	212.375	615.432	803.307	2,394.458	480.073	1,655.713
Baumwollgarne	143.762	4,597.091	137.027	4,217.583	125.680	3,976.214

Der weitaus grösste Theil dieser Waaren ist zur Wiederausfuhr bestimmt. In Schanghai selbst blieben 1889 von Schirtings nur 1,464.415 Stück, von T-cloths 321.126 Stück, von Drills 98.282 Stück und die gesammten eingeführten Sheetings wurden wieder ausgeführt.

Die Einfuhr von Schafwollwaaren in Schanghai erreichte 1889 385.905 Stück im Werthe von 2,791.603 Hk. Tls., 1888 505.345 Stück im Werthe von 4,081.934 Hk. Tls., 1887 247.233 Stück im Werthe von 4,476.165 Hk. Tls. Der Markt von Schanghai nahm 1859 nur 55.272 Stück auf. Schafwollwaaren sind für die Chinesen, welche im Winter Kleider aus wattirten Baumwoll- und Seidenstoffen tragen, eine Art Luxusartikel. Ueberschwemmungen und Missernten, welche die Kaufkraft der Bevölkerung hemmen, äussern ihre Wirkung zuerst und am stärksten in der Einfuhr von Schafwollwaaren.

Schafwollwaaren liefern England, Deutschland und Russland. Aus Deutschland kommen Flanelle, Tuche, Wirkwaaren und Litzen; letztere, hier Llama Braids genannt, flechten die Chinesen in ihre Zöpfe. Deutschland und England imitiren russische Tuche. In diesen Waaren ist der chinesische Markt auch für neue Gattungen aufnahmsfähig.

Die Zukunft des Handels mit Metallwaaren hängt davon ab, ob die Chinesen sich entschliessen, zu dem modernen europäischen Fabriksbetriebe überzugehen, für den sie Maschinen aufnehmen müssen, und ob sie in absehbarer Zeit ihr Vorurtheil gegen Eisenbahnen, von dem wir schon oben gesprochen haben, überwinden werden.

Der durchschnittliche Bedarf dieses Marktes an allen Sorten von Eisen beträgt 450.000 *q*. Der Hauptartikel des hiesigen Eisenmarktes ist Nageleisen aus Belgien, Deutschland, England und Schweden. Eisendraht und Stahl (Bambu) liefert Deutschland, Stangeneisen Deutschland, Belgien, Schweden, England.

Eine wichtige Post ist hier die Einfuhr von altem Eisen, das weiter in die nördlichen Häfen geht.

Die Einfuhr von Zinn in Platten übertrifft an Werth öfter die aller Eisenwaaren. Dieses Zinn stammt aus Malakka und dient zum grössten Theile zur Herstellung des sogenannten Josspapiers, d. i. eines Papieres, welches mit einer silber- oder goldfarbenen Metallfolie überzogen ist, das bei den praktischen Chinesen den Götzen (Joss) gegenüber Geld vertreten soll und als Opfer für die Verstorbenen verbrannt wird. Der Rest dient mit Blei gemischt zur Anfertigung von Theetöpfen und Haushaltungsgegenständen. Einfuhr 1889 22.829 *q*, Werth 1,090.130 Hk. Tls., 1888 30.146 *q*. Netto-Einfuhr 1889 3.988 *q*.

Blei (1889 Brutto 87.113 *q*. Netto 15.547 *q*) verwendet man zur Herstellung von Thee-Emballagen. Das Geschäft ruht in den Händen einer englischen Firma, doch wird auch deutsches Blei eingeführt.

Kupfer wird aus Japan bezogen und zur Herstellung von Scheidemünzen (Cash) verwendet. Einfuhr 1889 16.425 *q*, 1888 9118 *q*.

Die Einfuhr von Weissblech (England) geht zurück, seit so viel Petroleum in Gefässen aus Zinnblech eingeführt wird.

Andere wichtige Einfuhrartikel sind Anilinfarben aus Deutschland und England. Die Hälfte der Einfuhr (Werth 1889 563.602, 1888 771.830 Hk. Tls.) entfällt auf Scharlach, das in enormer Menge zum Färben für die stets rothen

Visitkarten der Chinesen, ferner von Futterstoffen und Haarbändern verwendet wird.

Statt der ordinären blauen Anilinfarben wird jetzt Blauholzextract eingeführt.

Von Maschinen (Werth 1889 211.722 Hk. Tls.) sind hervorzuheben amerikanische und deutsche Nähmaschinen.

Die Einfuhr von Nähnadeln erreichte 1889 1,606.424 Mille, 1888 2,392.889 Mille.

Falsche Perlen französischer Erzeugung und deutsche Wachsperlen, Messingknöpfe und Regenschirme (England, Deutschland) sind keine unbedeutenden Artikel der Einfuhr.

Fensterglas liefern Belgien und Deutschland.

Zündhölzchen kommen schon zu zwei Dritteln aus Japan, der Rest aus Europa (Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Schweden). Einfuhr 1889 1,370.572 Gross. Uebrigens folgen die Chinesen jetzt dem Beispiele Japans und erzeugen selbst Zündhölzchen.

Seife senden England, Deutschland, Japan.

Die Einfuhr von Stearinkerzen ist in jedem dritten Jahre sehr stark, wenn die Provinzialprüfungen abgehalten werden.

Von Hölzern sind zu nennen Bauholz aus Canada und der Union, Sandelholz und Sappanholz.

Aus Nordjapan kommt Seegras (1889 180.136 *q*, Werth 690.206 Hk. Tls).

Eine ziemliche Rolle spielt die Einfuhr von Gewürzen und Nahrungsmitteln. Wir nennen hier Ginseng (Mandschurei und Union), schwarzen Pfeffer, Haifischflossen (271.918 *q*, Werth 232.749 Hk. Tls.), eine chinesische Delicatesse, essbare Holothurien (Bicho de Mar, Werth 1889 574.942 Hk. Tls.) und Vogelnester. Von dieser in China als anregende Speise hochgeschätzten Specialität, welche an den steilen, fast unzugänglichen Küsten der Sundainseln gepflückt wird, führte man 1889 34.811 *kg* im Werthe von 389.912 Hk. Tls. ein.

Wir schliessen die Liste der Einfuhrartikel mit Petroleum und Steinkohlen.

Petroleum, ein Hauptartikel des Reexportes nach chinesischen Häfen, stammt zu zwei Dritteln aus Amerika, zu einem Drittel aus Russland. Einfuhr 1889 664.548 *hl*, 1888 603.110 *hl*.

Steinkohlen für den Bedarf der Dampfschiffe und der Ausländer werden aus Japan, Australien, England und Amerika zugeführt, 1889 260.560 *t*. In diesen Ziffern sind nicht enthalten: die Zufuhren von Kaipingkohlen aus Nordchina, welche die chinesischen Dampfer brennen, die zwischen Shanghai und Tientsin fahren, und nicht die Kohlen von Hankou am Yangtsekiang.

Um das Bild des Handels von Schanghai zu vervollständigen, müssen wir auch angeben, aus welchen Theilen Chinas die Einfuhrartikel chinesischer Provenienz stammen. Von diesen kamen 1889 etwa 20% aus den drei nördlichen Häfen Niutschuan, Tientsin und Tschifu (hauptsächlich wilde Seide, Strohgeflecht, Felle), 60% aus den Yangtsehäfen und aus Ningpo (Thee, Seide, Tabak, Droguen, Papier, Häute) und die übrigen 20% liefern die südlichen Häfen (insbesondere Zucker), unter diesen vor allem Schatou.

Im auswärtigen Handel nimmt Grossbritannien in der Einfuhr die erste Stelle ein, ihm folgen der Umschiffungshafen Hongkong, dann Indien, Japan und

die Vereinigten Staaten. Die Ausfuhr geht zumeist nach dem Continente Europa, an diesen reihen sich Grossbritannien, die Vereinigten Staaten, Japan und Hongkong. Auffallend ist der Fortschritt, den Deutschland im chinesischen Aussenhandel macht.

In Schanghai werden in reichem Masse die chinesischen Gewerbe betrieben. Von Unternehmungen in europäischem Style sind ausser den Werften und Maschinenfabriken zu nennen Seiden- und Baumwollspinnereien.

Der Verkehr der Schiffe europäischer Bauart umfasste in Shanghai:

	Dampfer	Tons	Segler	Tons	Zusammen Schiffe	Tons
1889	5074	5,100.045	713	177.127	5787	5,277.172
1888	4734	4,786.761	813	207.074	5547	4,993.835
1887	4636	4,595.711	838	231.474	5474	4,827.185

Von den gesammten Schiffsreisen entfällt nur wenig mehr als ein Viertel auf den Verkehr mit dem Auslande.

Die wichtigste Handelsflagge ist die englische (1889 51%). Sehr beachtenswerth ist der Antheil der chinesischen Flagge, welche in Schiffen ausländischer Bauart schon 29% des ganzen Tonnenverkehres von Schanghai umfasst, aber zum grössten Theile durch die Schiffe der China Merchants St. Sh. Cy. besorgt wird. Seit das Deutsche Reich (1886) die subventionirte Postdampferlinie des Norddeutschen Lloyd nach China und Japan ins Leben gerufen hat, nimmt die deutsche Flagge die dritte Stelle ein; ihr folgen nach die japanische, die französische und die amerikanische Flagge.

Die Postdampferlinien, die Schanghai anlaufen, sind im Verkehre mit Europa der Norddeutsche Lloyd, einmal in vier Wochen (Bremerhaven, Antwerpen, Southampton, Genua, Brindisi, Port Said), der ab Brindisi fahrplanmässig in 33 Tagen Schanghai erreicht, er soll aber gewöhnlich um $2^1/_2$—3 Tage früher ankommen; die Kingsin-Linie (Hamburg) einmal in 14 Tagen; die Peninsular and Oriental Steam Navigation Cy. (London, Brindisi) einmal in 14 Tagen; die Messageries maritimes (Marseille) einmal in 14 Tagen, deren Schiffe nach Yokohama weiter gehen. Auch die Castle- und die Shire-Linie laufen Shanghai an.

In der Richtung nach Amerika hat in jüngster Zeit auch die neu eröffnete Schnellroute der Canadian Pacific Steamship Cy. nach Yokohama neben den alten Verbindungen über San Francisco erhöhte Bedeutung für Schanghai gewonnen.

Den Verkehr mit Japan und Wladiwostok unterhalten die Dampfer der Nippon Yusen Kaisha. Dem Küstenhandel und dem Verkehre mit Corea dient die von der chinesischen Regierung subventionirte China Merchants Steam Navigation Cy. Ausserdem haben in Schanghai drei Gesellschaften für Küstendampfschifffahrt ihren Sitz. Eine grosse Rolle im Küstenhandel spielen deutsche, insbesondere Hamburger Dampfer.

In Schanghai unterhalten Postämter Deutschland, England, Frankreich, Japan und die Union. Die Localpost ist auch in europäischen Händen. Shanghai hat ein Telephonnetz, 1·25 *km*, und ausgezeichnete telegraphische Verbindungen.

Wusung, das 14 *km* unterhalb Shanghai liegt, ist Landungspunkt von drei Kabeln der Great Northern Telegraph Cy. (Kopenhagen), welche die chinesischen Häfen, Japan, Corea und Nagasaki verbindet.

Die Verbindung mit den Philippinen, den Sundainseln, Australien, Hinter- und Vorderindien besorgt die Eastern Extension, Australasia and China Telegraph Cy.

Schanghai ist auch Sitz eines Hauptamtes des kaiserlich chinesischen Telegraphen, der zu Lande Anschlüsse mit Russland, Corea, Tongking und Birma besitzt.

Ausser den schon genannten Behörden ist Schanghai Sitz der Shanghai General Chamber of Commerce und eines Bureaus bei dem englischen Generalconsulat, welches das Recht hat, Schiffe zu registriren.

Die Banken von Schanghai sind: Agra Bank, Chartered Bank of India, Australia and China, Chartered Mercantile Bank of India, Deutsch-asiatische Bank, London and China, Hongkong and Shanghai Banking Corporation, New Oriental Bank Corporation.

Hier haben auch 125 Assecuranzen ihren Sitz und zahlreiche chinesische und europäische Handelsgesellschaften.

In Schanghai unterhalten Consulate: Belgien (G.-C.), Dänemark, Frankreich (G.-C.), Grossbritannien (G.-C.), Italien, Japan (G.-C.), Oesterreich-Ungarn (G.-C.), Portugal (G.-C.), Russland, Schweden und Norwegen (G.-C.), Spanien, Vereinigte Staaten.

Tschinkiang.

Die Stadt Tschinkiang (Chinkiang-fu), d. h. „Fluss", liegt am rechten Ufer des Yangtseflusses, 241 *km* oberhalb dessen Mündung, dort, wo der grosse chinesische Canal (Jünho, d. h. Beförderungsfluss), welcher die Reichshauptstadt Peking mit den fruchtbaren südlichen Provinzen Chinas verbindet, den Strom kreuzt.

Tschinkiang hatte zweimal in jüngster Zeit eine nahezu gänzliche Zerstörung zu erleiden. Im Jahre 1842 bombardirte die englische Flotte unter Sir Henry Pottinger die Stadt und nahm dieselbe am 26. Juli ein; eilf Jahre später zerstörten die Taiping-Rebellen die inzwischen wieder aufgebaute Stadt. Erst in jüngster Zeit, am 5. Februar 1889, war sie der Schauplatz einer Emeute des Pöbels gegen die angesiedelten Fremden, wobei das englische Consulatsgebäude zerstört wurde.

Die Einwohnerzahl der Stadt wird zur Zeit mit 135.000 Seelen angegeben, hierunter befinden sich etwa 60 angesiedelte Europäer.

Die Zufahrt zur Stadt ist durch starke Batterien geschützt, welche unmittelbar stromabwärts von derselben am rechten Flussufer, sowie auf der inmitten des Flusses gelegenen Silber-Insel errichtet sind.

Vom Flusse aus gesehen, bietet Tschinkiang noch heute einen prächtigen Anblick dar, welcher durch die grüne, bergige Umgebung, sowie durch die Silber- und die Goldinsel, zwei unter- und oberhalb der Stadt liegende Eilande, deren mit Bäumen bestandene Abhänge

zierliche Buddha-Tempel sowie kleine Pagoden tragen, bedeutend erhöht wird.

Die Chinesenstadt hat eine sehr grosse Ausdehnung und liegt theilweise innerhalb einer sehr starken, sich den Lehnen der umgebenden Berge entlang ziehenden Festungsmauer, welche von den Taiping-Rebellen im Jahre 1857 errichtet wurde. Ausserhalb der Mauern breitet sich eine ausgedehnte Vorstadt aus, in der sich, wie in den meisten chinesischen Städten, das eigentliche Geschäftsleben abwickelt, während innerhalb der Stadtmauern Privatwohnungen, Tempel und öffentliche Gebäude liegen. Die Strassen der Chinesenstadt sind ein planlos angelegtes, enges Winkelwerk, ausserordentlich unrein und von den widerlichsten Gerüchen durchzogen, da aller Schmutz und Unrath vor den Hausthüren abgelagert und von da erst nach geraumer Zeit durch hiezu bestimmte Kulis auf die Felder der Umgebung gebracht wird.

Tschinkiang ist gegenwärtig eine der wichtigsten Militärstationen Chinas. In der Umgebung der Stadt liegen mehrere befestigte Lager, in denen die Recruten der umliegenden Provinzen ihrer ersten militärischen Ausbildung unterzogen werden.

Die Fremdenniederlassung occupirt ein schmales, rechteckiges, unmittelbar oberhalb der Chinesenstadt gelegenes Uferterrain, die sogenannte Concession.

Dieselbe ist regelmässig abgegrenzt und von der chinesischen Regierung für einen Zeitraum von 999 Jahren den Engländern gegen eine jährlich zu entrichtende Pachtsumme zur Besiedelung überlassen, bleibt jedoch chinesisches Gebiet, zum Unterschiede von den sogenannten Settlements in Schanghai, welche von der chinesischen Krone den fremden Nationen gegen Erlag einer Kaufsumme dauernd abgetreten wurden. In der Fremdenansiedlung unterstehen sämmtliche Ansässige — Chinesen und Fremde — der Jurisdiction des englischen Consuls, welcher gleichzeitig ständiger Präsident des Municipalrathes ist.

Die Gebäude der Europäer sind, meist von Gärten umgeben, in luxuriösem Style aufgeführte villenartige Steinbauten mit luftigen Säulengängen und Veranden. Wie in allen asiatischen Settlements bewohnt jede Familie ihr eigenes Haus. Die Strassen sind in aufeinander senkrecht stehender Richtung regelmässig angelegt, werden sehr rein gehalten und des Nachts durch Petroleumlampen beleuchtet. Zur Versehung des Sicherheitsdienstes besteht ein eigenes Polizeicorps von sechs indischen Sikhs, sowie einer Anzahl chinesischer Schutzleute,

welches von einem Europäer befehligt wird. Die Uferstrasse — in Ostasien „Bund“ genannt — ist breit gehalten, mit schattigen Bäumen bestanden und mit Ruhebänken versehen und dient der europäischen Bevölkerung als Promenade. Im Uebrigen haben die Engländer einen grossen Theil des Terrains der Concession an Chinesen verkauft, was den Uebelstand nach sich zieht, dass künftige Ansiedler gezwungen sind, Baugrund um theueres Geld den speculativen Eingebornen wieder abzulösen. Ein Uferhügel trägt den schönen Neubau des auf Kosten

Tschinkiang.

der chinesischen Regierung wieder errichteten britischen Consulatsgebäudes, ein weiter landeinwärts gelegener Hügel ist von einem Fort gekrönt, dessen Besatzung zum Schutze der Fremdenniederlassung bestimmt ist.

Bei der Emeute des Jahres 1889 war jedoch gerade dieses Fort der Ausgangspunkt der gegen die Europäer gerichteten Bewegung.

Die Stadt besitzt zwei sehr comfortable eingerichtete Clubs, von denen der eine den europäischen Kaufleuten, der andere den im chinesischen Zolldienste stehenden Europäern als Erholungsort dient.

Vor dem Bund liegen vier Stegschiffe vertäut, an welchen die Flussdampfer anlegen; die Innenräume der ersteren dienen als Dépôts für die zur Versendung gelangenden Waaren.

Kriegsschiffe ankern stromaufwärts von den Stegschiffen ziemlich nahe am rechten Flussufer, im Bereiche der durch einen vorspringenden Berg entlang desselben verursachten Gegenströmung.

Den Verkehr mit dem Auslande besorgt Schanghai. Für die Einfuhr einheimischer Producte ist Hankou besonders wichtig. Der Ort hat wenig Reexport.

Der Nettowerth des Handels von Tschinkiang betrug in Hk. Tls.:

	1890	1889	1888
Einfuhr ausländischer Waaren	8,050.236	6,649.086	7,404.396
„ einheimischer Waaren	5,838.926	4,337.569	4,002.186
Ausfuhr localer Güter	1,325.004	1,364.623	1,403.231
Gesammtnettowerth	15,214.166	12.351.278	12,809.813

Im Jahre 1889 verursachten starke Regengüsse in der Umgegend Tschinkiangs grosse Ueberschwemmungen, wodurch der Ausfall dieses Jahres begründet erscheint, dagegen hat sich 1890 der Handel sehr gehoben.

Von der Einfuhr fremder Waaren ist hervorzuheben, dass die Einfuhr von Opium, welche jahrelang zurückgegangen, 1890 ganz bedeutend gestiegen ist.

Aber bei Zucker dauerte die Abnahme auch 1890 fort, weil der einheimische Zucker dem fremden vorgezogen wird. Die Einfuhr sank 1890 auf 94.100 *q* herab, gegen die doppelte Ziffer im Vorjahre.

Der Handel mit Zündhölzchen ist im Steigen begriffen. Die Einfuhr betrug 1886 107.630 Gross, 1889 248.760 Gross. Dieser Artikel wird hauptsächlich aus Japan, in zweiter Linie aus Oesterreich-Ungarn eingeführt. Die bedeutend billigeren japanischen Zündhölzchen verdrängen allmählich das bessere österreichische Product.

Andere Einfuhrartikel sind Bicho de Mar (Holothurien, Seegurken), Pfeffer, Sandel- und Sapanholz.

Den grössten Werth aber repräsentiren Baumwollwaaren, namentlich graue Shirtings, die hier erst gefärbt werden.

Baumwollgarne (1890 7815 *q*, 1889 577 *q*) kommen aus Indien.

Der Verbrauch des Petroleums steigt auch im Innern Chinas; 1890 wurden 112.000 *hl* eingeführt, davon mehr als ein Drittel aus Russland, 1889 91.000 *hl*, davon ein Viertel aus Russland.

In der Einfuhr einheimischer Producte sind wichtig Zucker (1890 325.000 *q*, 1889 193.674 *q*), Holzöl (1890 74.433 *q*), Holzpfähle und Särge (1889 101.943 Stück, Werth 59.200 Hk. Tls.), Tabak, vornehmlich präparirter, und vegetabilisches Wachs.

Die Ausfuhr einheimischer Waaren besteht aus Reis (1890 138.450 *q*), von dem etwa die Hälfte als Tribut nach Peking geht, dann aus Bohnen, Weizen, getrockneten Lilienblüthen (1890 32.566 *q*), endlich aus Rohseide und Seidenwaaren. Wir haben hier nur Producte, welche in der Provinz gewonnen werden.

Für den Transitohandel von der Küste in das Innere ist Tschinkiang von altersher von Bedeutung; er erreichte 1889 4,735.041 Hk. Tls., davon entfielen 25% auf die Provinz Honan.

Die Schiffsbewegung von Tschinkiang umfasste:

	Dampfer	Tons	Segler	Tons	Zusammen Schiffe	Tons
1890	2330	2,306.264	1737	227.218	4067	2,533.482
1889	2142	2,148.594	1493	201.012	3635	2,349.606
1888	1916	1,906.182	1302	211.588	3218	2,117.770

Bei diesem Verkehre sind auch Dschunken mit Specialpass eingerechnet, so 1889 858 derlei Fahrzeuge mit 62.285 Tons.

Jedes Jahr werden auf dem Yangtsekiang neue Dampfer in Dienst gestellt und durch den Wettbewerb sind 1890 die Frachten um 30%, die Passagierpreise um 50% gesunken, was wieder zur Folge hatte, dass in diesem Jahre 71.050 Passagiere in Tschinkiang landeten.

Von der Tonnenzahl entfielen 1890 63% auf englische, 31% auf chinesische Schiffe (China Merchants Steam Navigation Cy.). Auch deutsche und amerikanische Schiffe erscheinen hier. Die Chinesen haben auf dem Yangtsekiang auch Segelschiffe europäischer Bauart, die sie „lorcha" nennen.

Tschinkiang ist Station des kaiserlich chinesischen Telegraphennetzes.

Consulate unterhalten: Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Grossbritannien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Vereinigte Staaten von Amerika.

Nanking.

Von der Mündung des Yangtseflusses 320 *km* entfernt, liegt an dessen rechtem Ufer in der Provinz Kiangsu die vicekönigliche Residenz Nanking, welche, obwohl sie gegenwärtig noch nicht dem fremden Handel und der Besiedelung durch Europäer erschlossen ist, dennoch an dieser Stelle nicht ungenannt bleiben soll. Nur wenige Denkmäler haben die vielen erbitterten Kämpfe, sowie die Zerstörungen, welchen die alte Kaiserstadt der Ming-Dynastie sehr häufig ausgesetzt war, überstanden und geben der Nachwelt ein Zeugniss der ehemaligen Grösse und des Glanzes dieser noch im XIV. Jahrhunderte volkreichsten Stadt der Erde.

Nach der im Jahre 1853 durch die Taiping-Rebellen vorgenommenen Zerstörung der im Jahre 1412 errichteten, den sieben Weltwundern zugezählten Porzellan-Pagode sind nur mehr die aus kolossalen Steinblöcken gemeisselten Figuren bei den Ming-Gräbern, sowie zum Theil die massiven, stellenweise mehr als 15 *m* hohen und wahrhaft gigantischen Stadtmauern der Zerstörungswuth der Taipings entgangen. Namentlich die Ueberreste dieser Mauern erregen wegen ihrer kolossalen Dimensionen (die Gesammtlänge derselben beträgt 56·3 *km*) gerechtfertigte Bewunderung.

Der Landungsplatz der Dampfer, welche hier lediglich chinesische Passagiere und Waaren aufnehmen oder ausschiffen dürfen, ist gut

befestigt. Von der Uferstadt zu der nur den südlichen Theil des von den Mauern eingeschlossenen Raumes occupirenden Stadt führen mehrere gepflasterte Wege durch ein mit üppigen Culturen bestandenes Terrain. Nahezu in der Mitte der heute angeblich nur mehr 350.000 Einwohner zählenden Stadt liegt der Palast des Vicekönigs (Yamen). Von den Sehenswürdigkeiten Nankings sind vor Allem die von Kaiser Tschu, dem Begründer der Ming-Dynastie am Golden

Nanking (Landungsplatz).

Pearl-Berg angelegten Kaisergräber, das vicekönigliche Artillerie-Arsenal und der grosse neue Confuciustempel zu nennen. Auch bestehen zu Nanking eine französische Jesuiten-, und eine amerikanische Mission.

Ueber die Handelsbewegung Nankings liegen, da es kein Vertragshafen ist, keinerlei Ausweise vor. Den Hauptindustriezweig bildet die Seidenweberei, welche theils von Privaten, theils in der grossen kaiserlichen Seidenfabrik betrieben wird. Die Erzeugnisse der letzteren, oft wahre Wunderwerke, wandern sämmtlich als Tribut des Vicekönigs in den kaiserlichen Palast nach Peking.

Wuhu.

Das blühende und thätige Wuhu wurde erst durch die Tschifu-Convention, 1. April 1877, Vertragshafen. Es liegt am rechten Ufer des Yangtseflusses, 346 *km* von Schanghai entfernt, in der Provinz Nganhwei. Die Stellung der Stadt als Handelsplatz ist ausgezeichnet wegen der zahlreichen Wasserstrassen, die von ihr ins Innere ausgehen. Ein breiter Canal, der im Winter 2 *m*, im Sommer 3—4 *m* Tiefe hat, führt 80 *km* weit südwärts zur wichtigen Stadt Ningkue. Ein anderer Canal, der wohl nur im Sommer fahrbar ist, geht nach dem berühmten Thee-Stapelplatz Teuping und nach den durch ihre Seidenproduction hervorragenden Städten Nanling und Kinghsien. Der in der ganzen Umgebung der Stadt auf Meilen hin angebaute Reis wird hauptsächlich durch die Dampfer der sogenannten Schatou-Linien nach Tientsin und nach Canton, dem für den Reisconsum bedeutendsten Platze Chinas verführt.

Bei der Annäherung an Wuhu, von Osten kommend, werden zuerst die Gebäude der amerikanischen Mission sichtbar, welche eine englische Meile stromabwärts von der Stadt entfernt auf einer Hügelgruppe stehen.

Die Fremdenniederlassung Wuhus besteht lediglich aus den in unmittelbarer Nähe der Chinesenvorstadt drei Hügel krönenden Gebäuden der französischen Jesuitenmission, dem britischen Consulate und der Wohnung des kaiserlich-chinesischen Zolldirectors.

Die Gebäude der chinesischen Vorstadt ziehen sich von einer am Flussufer stehenden, jedoch verfallenen siebenstöckigen Pagode längs des mit Dschunken jederzeit buchstäblich vollgestopften Creeks, ungefähr eine englische Meile lang, bis zu der von einer starken crenelirten Mauer in Rechteckform umgebenen eigentlichen Stadt hin.

Die Einwohnerzahl Wuhus wird mit 80.000 Chinesen und nur 25 Europäern angegeben.

Ein „Bund“ wie in anderen Hafenstädten besteht zu Wuhu nicht. Am Ufer liegen fünf Anlegehulks zum Gebrauche der Flussdampfer; unmittelbar oberhalb derselben und ziemlich weit vom Flussufer entfernt, ankern die Kriegsschiffe.

Der Nettowerth des Handels von Wuhu hat nach Jahren der Stagnation 1889 und 1890 wieder einen Aufschwung genommen. Derselbe erreichte in der Einfuhr fremder Waaren 1890 2,922.253 Hk. Tls., in der einheimischer Waaren 1,655.452 Hk. Tls., in der Ausfuhr von Gütern localer Herkunft 3,051.492 Hk. Tls. zusammen 7,629.197 Hk. Tls.

Die Einfuhr von fremdem Opium, das noch immer bei 40% des Werthes ausländischer Waaren repräsentirt, ist trotzdem 1890 auf 1552·6 *q* gesunken, weil hier 907·2 *q* einheimischen Opiums auf den Markt gebracht wurden.

Die übrigen Einfuhrartikel sind wie in allen Yangtse-Häfen Baumwollwaaren, in denen ein starker Reexport nach Kiukiang und Hankou stattfindet, Zucker (1890 47.269 *q*, 1889 32.979 *q*), unter dem sich aber chinesischer und in Hongkong raffinirter befindet, dann Säcke, Sandelholz und Petroleum.

Von einheimischen Waaren sind zu nennen Zucker (1890 63.120 *q*), Baumwolltuch und Nankings, deren Absatz hier beständig steigt (1890 6100 *q*), und Holzöl.

Von der Ausfuhr einheimischer Waaren bildet Reis (1890 918.420 *q*, 1889 1,280.069 *q*) die Hauptfracht der von hier stromabwärts verkehrenden Dampfer, ferner rohe Baumwolle, schwarzer und grüner Thee, Rohseide (1890 30.993 *kg*), Felle und Federn. Sehr schöne, geschmackvolle Federfächer, sowie bunte Kameelhaardecken mit aufgedrucktem originellen Dessin bilden Specialitäten der Hausindustrie Wuhus.

Von Industrieartikeln sind wichtig Seidenwaaren (1890 100.5 *q*, 1889 742 *q*) und 1890 das erstemal Joss-stick-Pulver, das die Chinesen in grossen Mengen bei ihren religiösen Festlichkeiten verbrauchen.

Der umfangreiche Holzhandel von Wuhu ist in den Händen der Chinesen.

Eine Zukunft hat die Ausfuhr von Steinkohlen (1890 144.000 *q*, 1889 93.000 *q*) aus zwei benachbarten Lagern.

Der Schiffsverkehr von Wuhu, der 1890 wie in allen Yangtse-Häfen sehr gross war und auch mit besonderen Pässen versehene Dschunken umfasst, die in den Küstenhäfen nicht mitgezählt werden, erreichte in dem oben genannten Jahre 2125 Dampfer mit 2,107.112 *T*, 1054 Segelschiffe mit 50.659 *T*, zusammen 3179 Schiffe mit 2,157.771 *T*.

Die wichtigsten Flaggen sind die englische, chinesische, deutsche, amerikanische und die von Oesterreich-Ungarn, weil hier ein Handelshaus dieser Monarchie bestand.

Kiukiang.

Zwölf englische Meilen (20 *km*) stromauf der Ausmündung des Abflusses aus dem Pojang-See in den Yangtsekiang liegt an dessen rechtem Ufer Kiukiang, eine Präfecturstadt der Provinz Kiangsi. Die Umgebung der Stadt ist hügelig und mit üppigen Culturen und Bäumen bedeckt, ausserdem bilden die pittoresken Conturen der im Süden der Stadt sich bis zu 1400 *m* erhebenden Lieu-schan-Berge eine prächtige Staffage. Das linke Yangtse-Ufer gegenüber der Stadt ist ebenes Ackerland.

Kiukiang verdankt seine Wahl zum Vertragshafen dem ausgedehnten Netze schiffbarer Canäle, welche auch diese Stadt mit den die Heimat des grünen Thees bildenden Districten in Verbindung setzen. Kiukiang ist auch der Ausfuhrhafen für die vorzüglichen Er-

zeugnisse der Porzellanfabriken von Kingtetschin, von denen jedoch durch die Taipings viele zerstört wurden. Kiukiang liegt am Flusse 220 *km* von Hankou und 716 *km* von Schanghai entfernt und soll von allen an den Ufern des Yangtse-Flusses gelegenen Vertragshäfen das heisseste Klima besitzen. Die einst reiche und geschäftige Stadt erholt sich allmälig von den Folgen der Verwüstung durch die Taipings (1853—1855), seit sie 1860 Vertragshafen geworden ist, und die dermalige Einwohnerzahl wird auf 53.000 Seelen geschätzt. Die Fremdenniederlassung zählt nur ungefähr 40 Köpfe.

Die Stadt ist hart am Uferrande des Yangtseflusses erbaut, welcher auf eine Strecke von 475 *m* die Festungsmauern bespült. Nur ungefähr die Hälfte des von den letzteren in einer Länge von acht Kilometern eingeschlossenen Raumes ist verbaut, den Rest nehmen noch Aecker und Obstgärten ein. Chinesenstadt und Fremdenniederlassung gleichen den analogen Vierteln in Tschinkiang vollkommen. Kiukiang ist ein Hauptsitz der katholischen Missionsthätigkeit.

Die barmherzigen Schwestern des Ordens von St. Vincent de Paula unterhalten zu Kiukiang ein Waisenhaus und ein Spital, ferner besteht daselbst eine Mission der amerikanischen Presbyterianer.

Vor dem mit schattigen Bäumen bepflanzten „Bund" liegen vier Stegschiffe, welche den verschiedenen Flussdampfergesellschaften gegehören. Die Compagnie der Thee- und Opiumkaufleute hat für die Dschunken eigene Landungsplätze gebaut. Zu Kiukiang bestehen dermalen zwei, Russen gehörige Thee-Briquetfabriken, über deren Betrieb bei Hankou Näheres angegeben wird.

Der Nettowerth des Handels von Kiukiang betrug in Hk. Tls.:

	1890	1889	1888
Einfuhr fremder Waaren	4,183.871	3,880.037	3,619.936
Einfuhr einheimischer Waaren	824.814	695.391	1,065.439
Ausfuhr localer Güter oder von Gütern localer Herkunft	6,825.327	6,852.790	6,364.863
	11,834.012	11,428.218	11,050.238

Kiukiang hat als Handelsplatz die Erwartungen nicht erfüllt, die man bis 1874 auf es gesetzt hatte. Es sank von da an die Ausfuhr einheimischer Producte, dafür ist der Hafen in den letzten Jahren für die Einfuhr fremder Waaren sehr wichtig geworden. Es steigt nämlich im Gegensatze zu anderen Hafenplätzen Chinas die Einfuhr von Opium, weil hier bis 1885 für Opium eine höhere Likin, d. i. Transitabgabe erhoben wurde, als in anderen Häfen. Im Jahre 1890 wurden 2012 *q* eingeführt, die höchste Ziffer, die an diesem Hafenplatze vorgekommen ist.

Die Einfuhr von Baumwollwaaren (England) ist 1890 auf 411.445 Stück, die von Baumwollgarnen (Indien) auf 20,357 *q* gegen 1333 *q* im Jahre 1880 gestiegen.

Die Einfuhr von Schafwollwaaren (1890 34.747 Stück), Metallen (Zinn und Blei) und von Zündhölzchen (1890 27.165 Gross) ändert sich wenig.

Sehr gut gehen dagegen deutsche Llama braids, d. h. Schafwollbänder zum Einflechten in die Zöpfe (1890 62.500 Gross, 1884 800 Gross), Fensterglas, Anilinfarben und Nadeln (1890 39.000 Mille) aus England und Iserlohn. Zu nennen sind ferner Seetang und Agar-Agar, das ist essbarer Seetang.

In der Einfuhr einheimischer Waaren erscheinen Rohbaumwolle, Nankings, Zucker und Tintenfische, in der Ausfuhr von einheimischen Rohproducten Thee (1890 146.793 *q*, davon 111.883 *q* schwarzer und 21.013 *q* grüner Thee, 1889 im Ganzen 169.770 *q*) nach London und Odessa, Hanf oder richtiger Ramié (1890 17.990 *q*) und Tabak, insbesondere Blättertabak.

Von Industrieartikeln gelangen zur Ausfuhr: Grasscloth, Papier, Papierfächer, Porzellan und Bambusmatten.

Ein directer Verkehr mit dem Auslande findet nicht statt, den vermittelt Schanghai, die Ausfuhr einheimischer Waaren geht nach Hankou und Shanghai.

Der binnenwärts gerichtete Transitoverkehr erreichte 1890 1,692.082 Hk. Tls.

Die Concurrenz der Dampferlinien ist auch hier derart gestiegen, dass chinesische Passagiere schon im October 1889 von hier um nur 3·10 Dollars nach Schanghai, um 1 Dollar nach Hankou fahren konnten.

Der Schiffsverkehr erreichte 1890 2050 Dampfer mit 1,985.818 *T* und 51 Segelschiffe (eingeschlossen die Dschunken mit Specialpässen) mit 6286 *T*, zusammen 2101 Schiffe mit 1,992.104 *T*. Im Vorjahre betrug der Dampferverkehr 1636 Schiffe mit 1,664.434 *T*.

Vertreten waren die englische, chinesische, deutsche und österreichisch-ungarische Flagge.

Hankou.

An der Stelle, wo zu beiden Seiten des Yangtsekiang eine unregelmässige Reihe halb isolirter niedriger Hügel die nur wenig über das Niveau des Flusses erhöhte und an Seen reiche Ebene in der Richtung von Ost nach West kreuzt, liegt am linken Ufer des genannten Stromes die Stadt Hankou (Hankow) mit 895.000 Einwohnern, seit 1861 thatsächlich dem europäischen Handel eröffnet. Sie ist 965 *km* von Schanghai entfernt. An demselben Ufer, getrennt durch die Mündung des canalartigen, aber schiffbaren Hanflusses, der von West dem Yangtsekiang zueilt, breitet sich das viel ältere Hanjang mit 150.000 Einwohnern aus, als dessen Vorstadt Hankou in früheren Zeiten angesehen wurde. Am rechten Ufer des 1·5 *km* breiten majestätischen Stromes erhebt sich im Angesichte der beiden Städte die von gewaltigen Mauern umgebene und angeblich von 400 Kanonen vertheidigte Provinzhauptstadt Wutschang.

Hankou ist bereits dermalen ein Hauptstapelplatz für den Verkehr und Handel mit den inneren Provinzen Chinas, dürfte jedoch,

wenn die chinesische Regierung sich zum Baue eines Eisenbahnnetzes entschlossen haben wird, eine sehr hervorragende Bedeutung für den Welthandel erlangen. Eine in der Richtung Nord-Süd durch Hankou geführte Eisenbahnlinie würde Peking und Canton, die nördlichste und die südlichste Grosstadt Chinas, die beide nahezu gleichweit von Hankou entfernt sind, verbinden und zugleich senkrecht auf der einzigen bestehenden natürlichen Wasserstrasse des Yangtsekiang stehen. Die Waaren aus allen Provinzen könnten nach Hankou, als dem künftigen Haupt-Eisenbahnknotenpunkte des inneren Chinas gebracht und daselbst unmittelbar auf Seedampfer überladen werden.

Bis jetzt ist es nicht gelungen, einen ausgebreiteten directen Verkehr mit dem Auslande einzurichten. Hankou bezieht die auswärtigen Waaren über Schanghai und sendet dorthin vier Fünftel seiner Ausfuhr und nur den Rest unmittelbar nach Grossbritannien und Odessa.

Die Chinesenstadt Hankou ist von einer crenelirten Mauer umgeben. Aus dem Häusermeere ragen drei hochgeschweifte und mit gelben Ziegeln gedeckte Doppeldächer empor, welche die Wohnung des Taotei (Provinzgouverneurs) bezeichnen.

Die etwa 60 europäische Einwohner zählende Fremdenniederlassung nimmt ein unmittelbar an den Ufern des Yangtseflusses liegendes Terrain von 1·6 *km* Länge und 0·8 *km* Breite ein. Der mit schattigen Kastanien-Alleen bestandene Bund ist nächst jenem zu Schanghai der schönste in Ostasien und sieht vom Flusse gesehen imposant aus. Er ist breit angelegt und besitzt eingezäunte Rasenplätze, sowie einen langen Steinquai mit Eisenballustrade, leidet jedoch an dem Uebelstand, dass er tiefer als der höchste Wasserstand des Flusses liegt und dass daher einmal im Jahre sämmtliche Strassen der Fremdenniederlassung einige Tage lang unter Wasser stehen, wobei dann der Verkehr in den Strassen nur über gelegte Holzläden möglich ist. Während des abnorm hohen Wasserstandes im Jahre 1889 konnte der Verkehr sogar nur mittelst Kähnen aufrecht erhalten werden. Durch die häufigen Hochwasser werden die Häuser stark unterwaschen und bleiben sie auch die übrige Zeit des Jahres hindurch feucht und ungesund. Von den europäischen Gebäuden zeichnen sich die am Bund gelegenen durch luxuriösen Baustyl, sowie wohlgepflegte kleine Vorgärten aus. Hier stehen eine grosse katholische und je eine kleine protestantische und griechisch-orientalische Kirche; die letztere wurde von den Russen erbaut, die als Kaufleute und Fabrikanten hier grossen Einfluss haben. Die Katholiken unter-

halten hier ausser der Mission auch ein von katholischen Klosterfrauen geleitetes Waisenhaus und ein Spital; endlich bestehen hier sieben evangelische Missionen. Die Stadt besitzt zwei Clubs.

Für den Gebrauch der Flussdampfer liegen vor dem Bund sechs Stegschiffe vertäut. Die zur Theesaison Hankou besuchenden Seedampfer müssen im Strome auf grössere Entfernung vom Lande vor Anker gehen und die Ladung mittelst Lichterbooten einnehmen. Bei rapidem Steigen des Wasserstandes entstehen häufig Havarien durch Brechen der Ankerketten; so gerieth im Jahre 1888 ein voll-

Hankou.

geladener Theedampfer aus dieser Ursache auf den Bug eines zweiten Dampfers und wurde vollkommen eingedrückt, wobei die ganze Ladung verloren ging.

Bei den gegenwärtig niedrigen Theefrachten, welche für Hankou entscheidend sind, rentirt es sich für Seedampfer kaum mehr, die gefährliche Flussreise bis Hankou zu unternehmen und hiefür 2000 bis 3000 fl. Lotsengeld zu bezahlen.

Zu Hankou bestehen zwei grössere, von Russen etablirte Fabriken, in welchen Theebriquets erzeugt werden, welcher Handelsartikel erst seit wenigen Jahren besteht und rasch einen bedeutenden Ex-

port gefunden hat. In den mit den neuesten maschinellen Einrichtungen ausgestatteten Fabriken, in welchen über 1000 Kulis beschäftigt sind, werden die getrockneten Theeblätter gepresst, befeuchtet, sodann in Holzformen gefüllt und neuerdings gepresst, bis die Masse einen vollkommen compacten Ziegel bildet. Sodann werden diese Ziegel in Cartons von ähnlicher Form wie jene der bekannten Malzbonbons verpackt, versiegelt und in diesem Zustande exportirt. Je nach der betreffenden Exportfirma gelangen rothe, gelbe und weisse Theebriquet-Cartons in den Handel. Sie werden fast durchwegs den Yangtsefluss hinab und sodann auf dem Seewege nach Tientsin verführt, von wo aus sie mittelst Karavanen in die Mandschurei und über Kiachta-Maimatschin nach Sibirien und von dort über Irkutsk nach Turkestan gelangen. In diesen Ländern bilden die Theebriquets eines der wichtigsten Genussmittel der Bevölkerung und werden in Ermanglung cursirenden Kleingeldes bei Zahlungen als Bargeld angenommen.

Auf den Handel werden auch die neuen Fabriksanlagen der Nachbarstädte von Einfluss werden. So ist bei Hanjang am Hanflusse ein Eisenwerk im Bau, das die Erze von Huangkang verarbeiten will, und bei Wutschang an dem Ufer des Yangtse wurde eine grossartige Baumwollspinnerei errichtet, mit der ein Collegium für Chemie, Maschinenbau, Bergbau und praktische Physik in Verbindung steht, an dem europäische und chinesische Lehrer unterrichten. Man will von hier aus das östlich gelegene Sz'tschwan statt mit Rohbaumwolle mit Baumwollwaaren versehen.

Hankou ist der wichtigste Handelsplatz am Yangtsekiang. Leider gehen im Verkehre mit dem Auslande sämmtliche Waaren, Thee ausgenommen, durch den Umschlaghafen Schanghai; die Schifffahrt beschränkt sich auf den Verkehr mit Schanghai und den Yanktsekiang-Häfen, nur Thee wird auf grossen Seedampfern direct verschifft.

Der ganze Einfuhrhandel befindet sich fast ausschliesslich in den Händen von chinesischen Kaufleuten, welche ihre Waaren unmittelbar von den fremden Importeuren in Schanghai beziehen. Der früher bedeutende Zwischenhandel europäischer Firmen ist vernichtet. In der Theesaison senden europäische Firmen ihre Vertreter hieher, um Einkäufe zu machen.

Ueber den Handel der Unzahl von Dschunken, welche ihre Zölle im Provinzialzollhause entrichten, liegen auch hier leider keine Angaben vor. Der Verkehr mit Schiffen europäischer Bauart und Dschunken unter Specialpässen erreichte in Hk. Tls.:

	1890 Netto	1890 Brutto	1889 Netto	1889 Brutto
Einfuhr fremder Waaren . . .		14,454.900		12,044,581
	11,442.179		10,127.989	
Einfuhr einheimischer Waaren		13,527.388		13,910.644
	5,578.852		6,721.887	
Ausfuhr von Waaren localen Ursprungs		19,384.564		20,761.022
	19,384.564		20,761.022	
Bruttowerth des Handels . . .		47,366,856		46,716.247
Nettowerth „ „ . . .	36,405.599		37,610.898	

Dass trotz der grossen Ueberschwemmungen, welche 1889 grosse Theile der Provinz Hupe heimsuchten, der Handelsumsatz nicht zurückgegangen ist, beweist die ausgezeichnete Handelsstellung von Hankou.

Hankou hat einen unbedeutenden Zwischenhandel; die Ziffern bei der Einfuhr beziehen sich daher auf die Gesammt- (Brutto-) Einfuhr.

Für diesen Ort ist auswärtiges Opium nicht mehr ein wichtiger Handelsartikel (1890 450 *q*). Einheimisches Opium wird hier nicht versteuert, sondern geschwärzt.

Die Gesammteinfuhr von Baumwollstoffen hat, beständig steigend, 1890 einen Werth von 5,692.868 Hk. Tls, die Gesammteinfuhr von Baumwollgarnen ist von 19.148 *q* (Netto 14.227 *q*) im Jahre 1889, sprungartig auf 90.000 *q* im Jahre 1890 gestiegen. Das ganze Plus, das offenbar zur Ausfuhr nach Sz'tschwan bestimmt ist, kam aus Indien.

Die Einfuhr von Schafwollwaaren, für die das hiesige Klima nicht mehr günstig ist, erreicht trotzdem einen Werth von fast 2 Millionen Hk. Tls.

Die Einfuhr von Metallen (Blei, Zinn, Kupfer, Nageleisen, Draht) ist nicht umfangreich. Maschinen führt in neuerer Zeit die Regierung ein; die Concession zur Ausbeutung der Kohlenlager der Provinz und Erbauung von Eisenbahnen lässt für diesen Artikel viel hoffen.

Den Reichthum der Provinz Hupe zeigt die Zunahme der Einfuhr von Zucker: 1390 93.115 *q*, 1889 56.650 *q*.

Als bedeutende Einfuhrartikel sind ferner Holothurien, Pfeffer, Cardamomen, Cassia, Ginseng, Sandel- und Sapanholz, Seegras aus Japan, Hausenblase und Petroleum (1890 138.375 *hl*) zu nennen; auf diesem Platze kann das russische Petroleum gegen das amerikanische nicht aufkommen.

Von Industrieartikeln führen wir an: Glaswaaren, Messingknöpfe, Farben, Zündhölzchen (1890 564.720 Gross), Regenschirme und Schafwollbänder (Llama braid).

Thee, Seide und Seidenwaaren, Rohbaumwolle, Moschus, Zucker, Medicinen, weisses Wachs, präparirter Tabak, Bambussprösslinge, Fächer und Rhabarber sind die ersten Waaren der Ausfuhr einheimischer Producte.

Schwarzer Thee geht nach Odessa in steigenden Mengen, die Ausfuhr nach London nimmt ab. Die feinsten Theesorten werden nur für Russland gekauft. Gesammtausfuhr von schwarzem Thee 1890 305.464 *q*, 1889 343.560 *q*, von Thee in Ziegeln und Täfelchen 1890 140.693 *q*, 1889 140.653 *q*, endlich von Theestaub, der wegen seines ausgezeichneten Aromas von den Russen zu Täfelchen (Ausfuhr 1890 6972 *q*) verarbeitet, von den Engländern in losem Zustande gekauft wird, 1890 3296 *q*.

Von Rohseide, Cocons und Abfällen wurden von hier 1890 1,675.697 *kg*, 1889 1,516.544 *kg*, von Hanf (und Ramié) 1890 70.752 *q* ausgeführt.

Andere Artikel sind aus dem Pflanzenreiche Galläpfel, Rhabarber, Theeöl und Holzöl, Tabak, Schwämme, die auf Felsen und auf Holz wachsen und in China gegessen werden, und Reis (1890 267.980 *q*, 1889 38.290 *q*); aus dem Thierreiche Moschus (für London), weisses Wachs, Felle und Häute; aus dem Mineralreiche Kohlen 1890 40.000 *t* und von anderen Waaren Lack und Medicinen.

Der Transitoverkehr erreichte 1889 4,607.485 Hk. Tls.

Der Verkehr europäischer Schiffe ist nicht mehr so gross wie in den unteren Yangtse-Häfen und erreichte 1890 1198 Dampfer mit 1,116.878 *T*, 696 Segelschiffe mit 110.102 *T*, zusammen 1894 Schiffe mit 1,226.980 *T*.

Hankou ist Station des kaiserlichen Telegraphennetzes und Sitz einer Handelskammer.

Itschang.

Als vorläufiger Endpunkt der Dampfschiffahrt auf dem Yangtseflusse ist noch die in der Provinz Hupe gelegene Stadt Itschang (Ichang) anzuführen, welche dem fremden Handel im Jahre 1877 eröffnet wurde. Sie hat 34.000 Einwohner, liegt inmitten einer reich cultivirten Gegend und ist ein guter Marktplatz für die Theedistricte von Hohfungtschou. In der Umgebung der Stadt wird auch Mohn gebaut und Opium producirt. Zwischen Hankou und Itschang besteht seit dem Jahre 1878 eine regelmässige Dampfschiffverbindung.

In den ersten Jahren nach der Eröffnung des Hafens spielte dieser eine recht traurige Rolle; aber 1890 erreichte sein Nettohandel die Höhe von 6,403.292 Hk. Tls., sein Transitohandel 1889 4,042.303 Hk. Tls.

Seine Ausfuhr (Seide, Moschus, weisses Wachs, Medicinen) geht nach Hankou; von dort empfängt es auch die ausländischen Waaren, aber diese gehen sofort weiter nach dem reichen Tschungking, das bereits den Handel von Itschang bedroht, da es auch ein Tractathafen geworden ist.

Im Jahre 1889 umfasste der Schiffsverkehr 106 Schiffe mit 41.000 *T*.

Die Vorsicht der Engländer, bei Abschluss der Tschifu-Convention nicht eine bestimmte Stadt, sondern den obersten mit Dampfschiffen erreichbaren Punkt am Yangtsekiang als den äussersten Tractatshafen zu verlangen, ist seit 1890 belohnt, wie wir in der Einleitung hervorgehoben. Dampfschiffe dürfen freilich noch nicht hinauf, nach der umfangreichen Stadt Tschungking, sondern nur Schiffe von chinesischer Bauart, aber auf die Dauer werden sich selbst die Chinesen dieser berechtigten Forderung nicht entziehen können. Die Stadt ist über 2000 *km* von der Mündung des Yangtsekiang entfernt; sie liegt an der Stelle, wo von Norden her der Kialing in denselben mündet und ist so von Natur aus zu einem Handels-

platze bestimmt. Als die wichtigste Stadt der reichen Provinz Sz'tschwan zählt sie 250.000 Einwohner, und eine Reihe von Missionen haben bereits hier ihren Sitz aufgeschlagen.

Ningpo.

Ningpo im Süden von Schanghai, in der Provinz Tschekiang an der Mündung des Flusses Jung gelegen, war der erste Hafen Chinas, dessen fleissige und unternehmende Kaufleute sich herbeiliessen, mit den Portugiesen Handel zu treiben.

Schon 1522, als Canton den Fremden noch verschlossen blieb, wurde hier eine Niederlassung gegründet und blühte bis 1542, wo die chinesische Regierung dieser portugiesisch-chinesischen Freundschaft, welche ihr gefährlich schien, mit Waffengewalt ein Ende machte. Offenbar setzten die Einwohner von Ningpo den früher an sie ergangenen Aufforderungen passiven Widerstand entgegen, denn es schritt Militär ein und zerstörte die Häuser des Volkes, das sich den Heiden gegenüber durch kein Gesetz gebunden erachtete. Dabei wurden 800 von den 1200 portugiesischen Einwohnern massacrirt.

Dem modernen Verkehre wurde Ningpo durch den Opiumkrieg verschlossen. Der Besetzung der Stadt durch die Engländer 13. October 1841 bis 7. Mai 1842 folgte im August 1842 die Eröffnung des Vertragshafens.

Ningpo hat Baumwollspinnereien, für welche die Umgebung die Baumwolle lieferte, Tausende von Männern und Frauen machen Hüte und Matten aus Binsen, die in der Umgebung gezogen werden, man verfertigt ausserdem Zimmergeräth, Möbel, Zündhölzchen, Papierfächer und betreibt den Fang von Thunfischen.

Die Zahl der Einwohner von Ningpo wird auf 250.000 geschätzt, die Fremdenniederlassung liegt gegenüber der Chinesenstadt am Nordufer des Flusses.

Seit die Opium-Convention von 1886 in Vollzug gesetzt ist, nach welcher Opium überall gleiche Abgaben zahlt, versorgt sich das nördliche Tschekiang über das benachbarte Schanghai und nicht mehr über Ningpo. Doch wurden 1889 wieder 3611 *q* Opium eingeführt, weil der Staat und die Opiumgilde dem Opiumhandel grosse Erleichterungen zutheil werden liessen.

Importirt werden ferner Baumwollstoffe (1889 718.950 Stück), Eisen, Zinn in Platten (15.435 *q*), Zündhölzchen (275.304 Gross) aus Japan, Deutschland und Schweden, dann in steigenden Mengen Petroleum.

In der Einfuhr von fremdem Zucker concurriren die Dschunken mit den Dampfschiffen, ebenso wie in der Einfuhr einheimischer Producte.

Die Ausfuhr von Thee (1889 95.826 *q*) umfasst beinahe nur grünen Thee. Von Binsenmatten wurden 1889 1,199.575 Stück, von Hüten aus Binsen 1889 6,291.275, 1888 14,213.105 Stück, von Papierfächern 1889 2,064.783 Stück ausgeführt. Rohbaumwolle geht auch auf Dschunken nach Japan. Wichtig sind noch Medicinen und Tintenfische.

Der Nettowerth des Handels erreichte 1890 13,069.415, 1889 12,674.040 Hk. Tls.

Im Schiffsverkehre, der 1889 auf 1126 Schiffe europäischer Bauart und 771.789 *T* angegeben wird, beherrschen seit Jahren die Dampfer der englischen Indo-China Steam Navigation Cy. und der China Navigation Cy. die Frachten und vermittelten 1888 den Verkehr von 157.033 Passagieren. Jetzt verkehren auch Schiffe der Formosa Trading Cy.

Südliche Häfen.

Die südchinesischen Häfen bilden eine eigene Gruppe im Verkehre des chinesischen Reiches. Jeder derselben besitzt sein abgegrenztes Hinterland, in welchem er die Concurrenz eines anderen Hafens nicht zu fürchten hat, ihre ausländischen Waaren beziehen sie von Hongkong, und die Auswanderer, welche von ihnen aus die hinterindische Inselflur, Siam und die Straits Settlements aufsuchen, sind die Veranlassung eines immer grösser werdenden Handels nach diesen Gegenden.

Nur für den Bezug inländischer Waaren ist man vielfach auf das Yangtsegebiet angewiesen.

Wentschon, der nördlichste dieser Plätze hat nur geringe Bedeutung für den Handel.

Futschou.

Futschou (Foochow), die Hauptstadt der Provinz Fokien (Fukian) liegt auf 26° 02′ nördlicher Breite und 119° 20′ östlicher Länge an der Nordseite des Flusses Min, in einer Ebene, die von malerischen bewaldeten Hügeln umgeben ist, 55 *km* vom Meer und 14·5 *km* von der Insel Pagoda entfernt, wo die fremden Schiffe vor Anker gehen. Bei der zunehmenden Seichtigkeit des Flusses können nur ganz leichte Schiffe an die Stadt herankommen.

Ueber den Fluss führt eine 300 *m* lange Brücke, die längste in China, auf vierzig Pfeilern und mit kolossalen, bis zu vierzehn Meter langen Steinplatten belegt.

Der Hafen wurde schon 1842 dem Handel eröffnet, gelangte jedoch erst 1853 zu einer Bedeutung, als die Firma Russell & Comp. von dort Thee direct nach Europa und Amerika verschiffte.

Seitdem ist Futschou einer der ersten Theemärkte Chinas, zugleich berühmt durch Schnitzereien von kleinen Pagoden u. s. w. aus Speckstein, künstliche Blumen u. s. w. Die Stadt zählt 636.000 Einwohner, besitzt ein Seearsenal, wo auch Kanonenboote gebaut werden, eine Schiffswerfte, und seit 1877 eine Telegraphenschule. Sie ist Sitz von vier evangelischen und einer katholischen Mission; die Domini-

kanerinnen unterhalten ein Spital für Findlinge. Die English Church Missionary Society entfaltet die umfangreichste Thätigkeit.

Durch Entwerthung und stetige Abnahme der Ausfuhr des Thees ins Ausland hat seit 1888 der Gesammtwerth des Handels einen grossen Rückschlag erfahren. Er betrug in Hk. Tls.

	1890	1889	1888
Einfuhr fremder Waaren	3,520.468	3,990.107	4,310.807
Einfuhr einheimischer Waaren .	1,828.942	1,923.788	2,336.430
Ausfuhr von Waaren localen Ursprungs.	6,469.713	7,141.225	10,514.518
	11,819.123	13,055.120	17,161.755

Die Einzelangaben der Einfuhr sind die des Bruttowerthes.

In diesem Hafen sind von ausländischen Baumwollstoffen T-cloths (1890 213.378 Stück) mehrfach wichtiger als Shirtings (78.802 Stück). Von Metallen sind Blei und Zinn sehr wichtig.

Auf dem Markte für fremdes Opium, dessen Umsatz (1890 3138 *q*) auch hier sinkt, kommen neben den indischen Sorten auch die theueren persischen und türkischen zum Verkauf. Von anderen Artikeln ist nur Petroleum hervorzuheben.

Die Einfuhr von einheimischem Reis wechselt sehr nach der Höhe der Ernte der Provinz (1890 196.300 *q*, 1886 265.000 *q*). Präparirter Tabak, Rohseide und Seidenwaaren, Fächer und Matten folgen an Wichtigkeit.

Thee ist der einzige wichtige Artikel der Ausfuhr, für die er drei Viertel des Werthes liefert: 1890 277.837 *q* Thee und 25.424 *q* Ziegelthee, welcher von russischen Firmen erzeugt und über Tientsin nach Sibirien gesendet wird; 1887 wurden ausgeführt 374.810 *q* Thee und 56.458 *q* Ziegelthee.

Aus seinen Hauptabsatzgebieten Australien, Neuseeland, Capland, den Vereinigten Staaten, Canada, England wird er immer mehr von Indien und Ceylon verdrängt.

Der Schiffsverkehr erreichte 1890 579 Dampfer mit 503.521 *T*, 76 Segelschiffe mit 31.716 *T*, zusammen 655 Schiffe mit 535.237 *T*, 1889 645 Schiffe mit 520.212 *T*; vertreten sind die britische Flagge durch zahlreiche Dampfergesellschaften (Canadian Pacific Steamship Cy., Ocean Steamship Cy., China Navigation Cy., Glen-Line, Shire-Line, Ben-Line, Gibb-Line, China and Australian Strs., Eastern and Australian S. S. Cy), die chinesische (China-Merchants S. N. Cy., Shanghai Mutual St. N. Cy.), die amerikanische und die deutsche Flagge (Hamburger Rhederei-Gesellschaft). Passagiere wurden von und nach Futschou 23.141 befördert.

In der Nähe von Futschou sind Landungsstellen der Kabel der Eastern Extension Cy., der Great Northern Telegraph Cy., welche Anschluss an den kaiserlichen Telegraphen haben. In Futschou besteht eine Handelskammer. Wir finden hier die Chartered Bank of India, Australian and China und die Hongkong and Shanghai Banking Corporation.

Amoy.

In Amoy, das einen der besten und grössten Häfen an dieser Küste hat, entstand schon 1544 eine portugiesische Niederlassung, die aber später angeblich wegen der Grausamkeit der Europäer gegen

die Eingeborenen gesperrt wurde. Den Portugiesen folgten Engländer und Holländer und als 1730 alle chinesischen Häfen (ausgenommen Canton) den Schiffen versperrt wurden, durften doch noch die Spanier wegen der Handelsbeziehungen Chinas zu den Philippinen hier Handel treiben. Doch landeten auch die Schiffe anderer Nationen. Im Jahre 1842 wurde Amoy Tractathafen. Die schmutzige Stadt liegt an einer pittoresken Bai der Insel Haimun, welcher zahlreiche kleinere Eilande vorgelagert sind, während im Hintergrunde der Stadt kahle Berge aufsteigen.

In der Stadt und den Vorstädten wohnen 300.000 Einheimische und 280 Ausländer, in der Stadt allein 96.000 Menschen. Es erscheinen zwei Blätter in englischer Sprache, und ein Seemanns-Hospital zeigt die Bedeutung des Hafens. Drei evangelische und eine katholische Mission, sowie spanische Dominikanerinnen, welche ein Findlings-Hospital unterhalten, wirken für die christliche Sache.

Amoy ist für den europäischen und chinesischen Verkehr ein ganz wichtiger Handelsplatz geworden, welcher im Jahre 1889 in der Grösse seines Tonnenverkehrs nur von Schanghai übertroffen wurde.

Die ausländischen Waaren erhält es von Hongkong, von Singapore und den Punkten der Malakkastrasse; Formosa und Schanghai senden einheimische Waaren hieher, und die Vereinigten Staaten von Amerika, Singapore, Pulo-Penang und Malakka, die Philippinen, Java und Hongkong nehmen dieselben auf. Von hier geht Zucker nach Tientsin und Niutschuan.

Zahlreiche Schiffsverbindungen bestehen mit Hongkong, Schatou, Futschou, Formosa, Manila und in die Malakkastrasse. Amoy ist Einschiffungsplatz für die kräftigen Kulis der Provinz Fokien, die namentlich in alle Länder an den Küsten des grossen Oceans und nach Hinterindien auswandern. Die Dampfer führten 1889 123.038 chinesische Passagiere, 87.414 entfielen auf den Verkehr mit den Gebieten an der Malakkastrasse, 20.902 auf Manila. Im selben Jahre zahlte ein Kuli nach Singapore, die Verpflegung eingeschlossen, 4·93 Dollars.

Da der Hafen einen starken Reexport hat, so ist der Bruttowerth des Handels um mehr als ein Viertel grösser als der Nettowerth.

Der Handel von Amoy betrug in Hk. Tls.:

	1890	1889		1888	
	Netto	Netto	Brutto	Netto	Brutto
Einfuhr fremder Waaren			6,203.298		6,564.091
	5,768.081	5,716.226		6,090.260	
			6,501.964		6,567.945
Einfuhr einh. Waaren	3,451.382	3,711.745		3,618.320	
			2,514.037		2,541.004
Ausfuhr localer Waaren	2,229.603	2,514.037		2,541.005	
Bruttow. des Handels			15,219.299		15,673.040
Nettow. „ „	11,449.066	11,942.008		12,249.584	

In der Einfuhr von Amoy ist Opium von Benares die wichtigste Sorte (1889 netto 3559 *q*); von hier aus wird Formosa damit versorgt.

Dem Werthe nach folgen Baumwollwaaren und unter diesen weisse Shirtings und Cloths; die Einfuhr indischer Baumwollgarne war 1889 auf 30.737 *q* gestiegen. Von den Metallen hat Zinn einen grösseren Werth als alle anderen zusammengenommen.

Zu nennen sind ferner rohe Baumwolle aus Indien, Ginseng und Lebensmittel, da Fokien dicht bevölkert ist, getrocknete Fische aller Art, amerikanisches Mehl, Reis und Weizen. Auch Petroleum und europäische Zündhölzchen sind hervorzuheben. Petroleum kommt in Segelschiffen aus New-York.

Es versteht sich von selbst, dass in der Einfuhr einheimischer Producte die Nahrungs- und Genussmittel, wie Bohnen, getrocknete Fische und Seeproducte aller Art, Reis, Weizen, Tabak und Vermicelli sehr wichtig sind. Ausser diesen sind zu nennen: Bohnenkuchen, Lilienblüthen, rohe Baumwolle, Sesamsaat und Seidenwaaren.

Die Höhe der Ausfuhr von Amoy wird hauptsächlich durch den Gang des Theegeschäftes bestimmt. Dieses beruht heute auf dem Reexport von Tamsui-Thee aus Formosa, welches den grössten Theil seiner Ernte hieherschickt. Amoythee ist übrigens in letzter Zeit unbeliebt geworden, und in wenigen Jahren dürfte keiner mehr ausgeführt werden. Theeausfuhr 1889 96.738 *q*, 1888 110.425 *q*. Die Hauptsorte ist Oolongthee, der Absatz geht besonders in die Vereinigten Staaten, über San Francisco und Vancouver, dann nach Hongkong, Singapore, Java, Grossbritannien.

Mit Zucker (1889 154.012 *q*) werden von hier aus die nordchinesischen Häfen Niutschuan, Tientsin, ferner Tschifu und Schanghai versorgt.

Die kleineren Artikel der Ausfuhr sind Papier, Grasscloth, Hanf (Ramié) und Hanfsäcke, ordinäres Porzellan, Blättertabak und Vermicelli.

Der Schiffsverkehr von Amoy umfasste:

					Zusammen	
	Dampfer	Tons	Segelschiffe	Tons	Schiffe	Tons
1889	1.672	1,635.067	154	65.150	1.826	1,700.217
1888	1.524	1,487.552	263	108.595	1.987	1,596.147
1887	1.580	1,488.744	301	114.633	1.881	1,603.377

Die wichtigsten Flaggen sind die britische (1889 83%), die chinesische, die deutsche, die spanische und die amerikanische.

In Amoy laufen an die Dampfer der Canadian Pacific Steamship Cy., Occidental and Oriental Pacific Mail Cy., Ocean Steamship Cy., Eastern and Australian Steamship Cy., Indo-China St. N. Cy., Glen-Line, Ben-Line, Netherlands India S. N. Cy., spanische Schiffe, Deutsche Rhederei-Gesellschaft von Hamburg, China Navigation Cy., China Merchants S. N. Cy., Formosa Trading Cy. und andere. Amoy ist Station der Great Northern Telegraph Cy. und der kaiserlichen Telegraphenverwaltung, Sitz einer Handelskammer und von Agentien der Banken: Chartered Mercantile Bank, New Oriental Bank Corporation, Hongkong and Shanghai Banking Corporation. Chartered Bank of India, Australia and China.

Hier unterhalten Consulate: Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Grossbritannien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Schweden und Norwegen, Spanien, Vereinigte Staaten von Amerika.

Tamschui (Tamsui), das an der Nordspitze der fruchtbaren Insel Formosa, das ist der „Schönen", liegt, wie sie die Portugiesen nannten, sendet den grössten

Theil des schwarzen Thees (1889 99.130 *q*), der auf den Hügeln in der Umgebung der Stadt gebaut wird.

Dagegen geht die Ausfuhr von Zucker (1889 344.600 *q*) des Hafens Takao (Takow) an der Südspitze Formosas direct nach Japan und den nordchinesischen Häfen und die von Kampfer nach Hongkong.

Schatou.

Schatou (Swatow), im Nordosten der Provinz Kwangtung, liegt unter 23° 21′ nördlicher Breite, 116° 39′ östlicher Länge am linken Ufer der Mündung des Flusses Han. Seit 1860 dem auswärtigen Handel eröffnet, wurde Schatou alsbald Sitz des gewinnbringenden Kulihandels, denn anders kann man die organisirte Auswanderung der fleissigen und sparsamen Einwohner dieser übervölkerten Provinz nicht nennen. Jetzt ist durch strenge gehandhabte Gesetze dem gewaltthätigen Treiben der Coolie-Brokers ein Ende gemacht. Nirgends in China waren eben wegen dieser Abart von Sklavenhändlern die Fremden mehr verhasst, wie hier.

Die enggebaute Stadt zählt 32.500 Einwohner. Sie beherbergt zwei evangelische und eine katholische Mission.

Um den Bedürfnissen des rasch steigenden Handels genügen zu können, hat man dem Wasser bereits 11 *ha* Grund abgewonnen und dort neue Magazine erbaut.

Einen grossen Fortschritt bedeutet für die Stadt die am 10. Jänner 1891 erfolgte Eröffnung der regelmässigen Fahrten von chinesischen Personendampfern, die den Hanfluss aufwärts nach Tschaotschou (15 *km*) und Kitjang (61 *km*) passiren.

Schatou geniesst den Ruf eines gesunden Klimas, was an der chinesischen Küste sehr selten ist. Leider nehmen die verheerenden Typhons der Strasse von Formosa öfter ihren Weg über Schatou.

Der Handelsverkehr von Schatou betrug in Hk. Tls.:

	1889	1888	1890
Einfuhr fremder Waaren	8,948.080	7,038.387	7,464.901
Einfuhr einheimischer Waaren ..	8,178.553	7,869.668	6,927.573
Ausfuhr einheimischer Waaren ..	7,808.457	7,078.948	6,985.831
Nettowerth des Handels..	24,935.098	21,986.703	21,378.305

Schatou treibt nur einen ganz kleinen Reexport; seine fremden Waaren bezieht es über Hongkong, das von hier in 15—20 Stunden zu erreichen ist.

Im Jahre 1890, in welchem keinerlei Unglücksfälle das Handelsgebiet von Schatou heimsuchten, bietet der Handel ein normales Bild. Die Einfuhr von Opium (1890 4.692 *q*, 1887 3.869 *q*) steigt, wie in ganz Südchina, die von Baumwollwaaren erreichte 1890 479.857 Stück und weisse Schirtings und T-cloths sind die wichtigsten Gattungen derselben. Die Garneinfuhr (1890 77.591 *q*) besorgt meist Indien, das mit China die Silberwährung gemein hat. Die Garne werden in Hoing-

ning verwebt, das auch indische Rohbaumwolle bezieht. Von Mineralien sind Zinn und japanische Kohle (1890 32.000 *t*) wichtig. Japan liefert ausschliesslich die Zündhölzchen (293.198 Gross).

Zu der Einfuhr der einheimischen Waaren liefern Bohnenkuchen, die als Dünger auf die Zuckerfelder geführt werden, Bohnen und Erbsen aus Niutschuan, Tschifu und Hankou die Hälfte des Werthes.

Wichtig sind ferner Reis (1890 438.700 *q*), Weizen (88.670 *q*), Hanf und rohe Baumwolle.

Den Stock der Ausfuhr bildet Zucker, der nach Nordchina und über Schanghai in die Yangtsekiang-Häfen versendet wird. Ausfuhr 1890 902.613 *q*, für 1891 wird eine weitere Steigerung erwartet.

Als wichtige Ausfuhrartikel führen wir noch an präparirten Tabak, Papier' namentlich Josspapier, Baumwollwaaren und Grasscloth.

Von den Fabriksunternehmungen der Stadt wirft die Bohnenkuchen fabrik bedeutenden Gewinn ab; eine grosse Zuckerraffinerie wurde nach kurzem Betriebe geschlossen.

Die Kuliauswanderung bildet eine wesentliche Grundlage des Schiffsverkehres. Sie erreichte 1889 mit 77.317 Auswanderern ihren Höhepunkt. Gegenwärtig suchen die Holländer für ihre Tabakpflanzungen in Deli (Nord-Sumatra) Kuli zu gewinnen. Zu diesem Ende wurde die neue Dampferlinie Schatou-Deli errichtet und schiesst den Arbeitern das Reisegeld vor („credit ticket" System). Die Rückwanderung brachte 1889 57.462 Chinesen zurück.

Die britischen Schiffe besorgen mehr als neun Zehntel dieses Verkehres; in den Rest theilen sich chinesiche und deutsche Schiffe (Hamburger Gesellschaft Schatou). Schatou ist Station des kaiserlichen Telegraphennetzes.

Der Schiffsverkehr von Schatou umfasste:

	Dampfer	Tons	Segelschiffe	Tons	Schiffe Zusammen	Tons Zusammen
1890	1.649	1,574.001	2	456	1.651	1,574 457
1889	1.627	1,572.311	3	1.366	1.630	1,573.677
1888	1.531	1,466.116	4	2.181	1 535	1,468.297

Canton.

Im östlichen Deltaarme des Perlflusses (Sikiang oder Tschukong) liegt am rechten Ufer 80 Seemeilen stromaufwärts in der Provinz Kwangtimy Canton (chinesich Kwangtschoufu), die meistbevölkerte Stadt Chinas.

Der Perlfluss ist trotz der grossen Schlamm-Mengen, die er mit sich führt und die er an vielen Stellen des weit verzweigten Flussgebietes zur Ablagerung bringt, noch immer für grosse Dampfer bis über Canton hinauf in mehreren Zweigarmen schiffbar, von welchen der Whampoa-Canal und die Blenheim-Passage die bedeutendsten sind. Für grössere Segelschiffe ist die Navigation auf dem Flusse wegen der starken Strömung und der vielfachen Krümmungen der Flussrinne mit solchen Schwierigkeiten verbunden, dass von ihnen zumeist Whampoa,

ein unterhalb Canton gelegener Ort, als Ankerplatz gewählt wird Fortificationen der verschiedensten Systeme, die oft mit wenig Verständniss für moderne Kampfmittel gewählt scheinen, sind an einzelnen Punkten des Flusses errichtet. Die Bocca-Tigris, von welcher an der Fluss ein mehr abgeschlossenes und im Profil regelmässigeres Bett aufweist, ist mit Werken bespickt, welche wohl im Stande sind, einem Vordringen in den Fluss bedeutenden Widerstand entgegenzusetzen.

Gewitzigt durch die Erfahrungen des Opiumkrieges, in welchem die Engländer die Passage erzwungen haben und die Besetzung Cantons durch feindliche Truppen in Aussicht stand, hat man der Befestigung dieses Punktes neuerdings besondere Beachtung gewidmet.

Stromaufwärts von der Bocca-Tigris stösst man auf eine Reihe von Barricaden und Flussperren, die, obgleich der gelegentlich der Tonkingaffaire losgebrochene Conflict mit den Franzosen schon längst beigelegt ist, noch nicht entfernt sind und für die Schiffahrt unliebsame Hindernisse bilden.

Dampfer, welche einen grösseren Tiefgang als 11 Fuss 6 Zoll besitzen, können vor Entfernung der den Hauptfluss schliessenden Sperre gar nicht nach Canton hinaufkommen, sondern müssen in Whampoa bleiben.

Das Leben auf dem Flusse ist im Bereiche Cantons ein äusserst reges. Wenn auch die imposanten Flussdampfer der grossen Ströme civilisirter Länder gänzlich fehlen und grosse Hochbordschiffe nur in wenig Exemplaren vertreten sind, so ist in anderer Weise reichlich für die Bedürfnisse des Verkehres gesorgt.

Schwerbeladene Dreimast-Dschunken, die ihrem Fassungsraum nach grösseren Segelschiffen wenig nachstehen, laufen unter kurzen Segeln bedachtsam ihrem Bestimmungsorte zu; bis zum Monsoonswechsel sind sie hier festgebannt, da ein Aufkreuzen gegen den Wind bei ihrer plumpen Bauart verlorene Mühe wäre. Zwischen ihnen durch tummeln sich kleinere, für die Küstenfahrt bestimmte Dschunken, und eine Unzahl von Booten, welche den Verkehr besorgen.

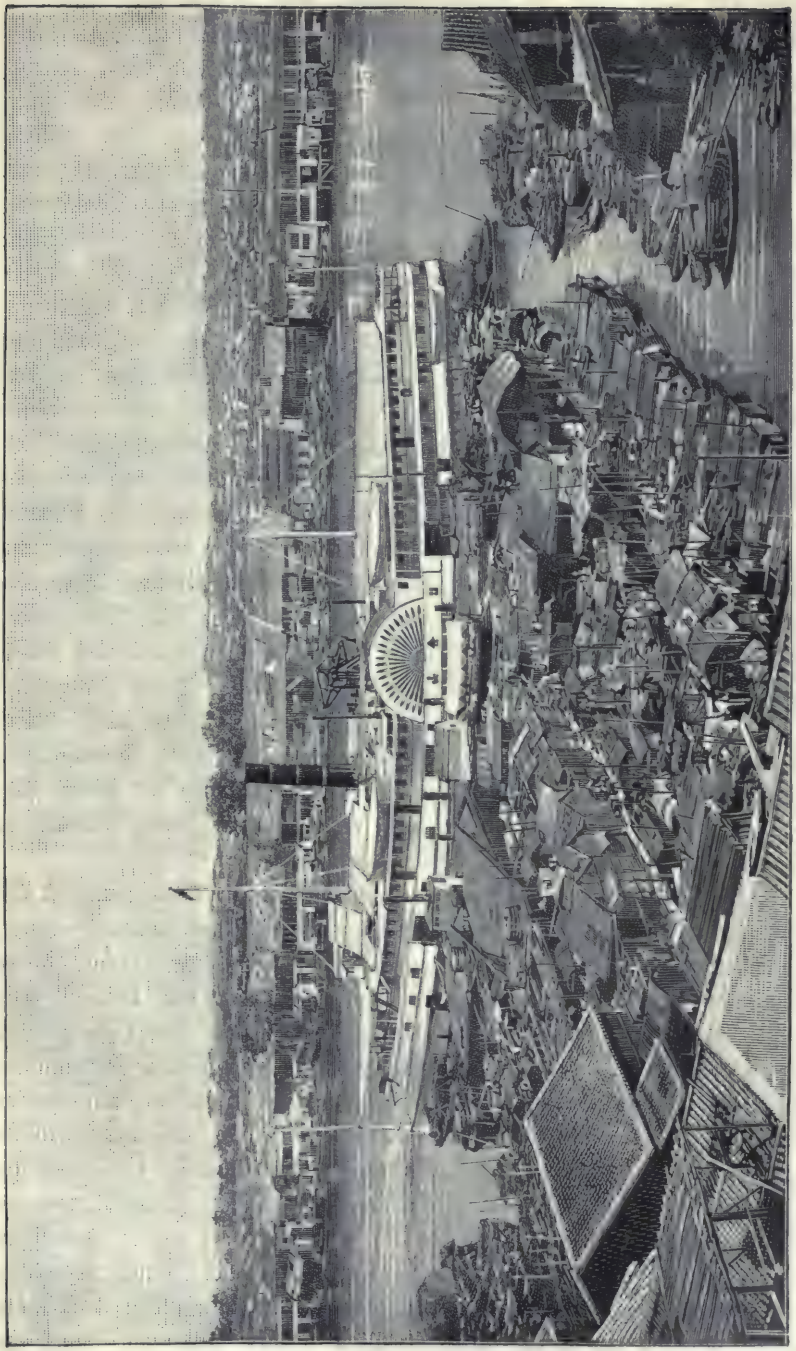
Nur bei Berücksichtigung der etwas beschränkten Begriffe der Chinesen über Raumverhältnisse wird es möglich, sich eine Vorstellung über die Zahl von Passagieren zu machen, welche diese Boote an Bord aufnehmen. Aus den kleinen im Mittelaufbau eingeschnittenen Lichtlucken sieht Kopf an Kopf hervor; dies macht dabei den Eindruck, als sei es nicht Neugierde und nicht das Begehren nach frischer Luft, das die Eigenthümer der Köpfe dazu bewegt, sie in

der etwas unbequemen Weise ins Freie zu strecken, sondern vielmehr die Unmöglichkeit, einen anderen Platz für sie zu finden. Als Vertreter der Macht gegen die im Flussgebiete zuweilen noch heutzutage mit Erfolg erscheinenden Piraten figuriren einige Kriegsdschunken, die durch ihre grosse Zahl von Geschützen und den reichlichen Schmuck von Flaggen und Wimpeln auffallen, deren Bedeutung dem Fremden ein Räthsel bleibt.

Die Stadt Canton hat noch gegenwärtig ihren rein chinesischen Charakter in ausgesprochener Weise beibehalten. Die Doppelthürme der im Weichbilde der Stadt stehenden katholischen Kirche, welche alle übrigen Bauwerke bei weitem überragen und daher den ankommenden Schiffen zuerst in Sicht kommen, heben sich von dem wohl ausgebreiteten, aber in seiner Gleichförmigkeit unansehnlichen Bilde ab, das die Stadt dem Beschauer zeigt. Sowie die meisten chinesischen Städte, wird auch Canton von einer, wegen der grossen Ausbreitung der Stadt fast 10 Kilometer langen Ringmauer umgeben. Chinesischen Angriffswaffen gegenüber ist diese Mauer, in Verbindung mit dem vorliegenden und theilweise unter Wasser stehenden Festungsgraben ein ausreichender Schutz für die Stadt, da sie fast durchgehends über 12 *m* hoch und auf der an 7 *m* breiten Krone mit zahlreichen durch eine crenelirte Brustwehr maskirten Geschützen besetzt ist. Modernen Angriffsmitteln aber würde sie umsoweniger einen Widerstand leisten können, als der Zustand ihrer Geschütze ein äusserst verwahrloster ist.

Der dem Flussufer zugekehrte Stadttheil führt den Namen Neu-Canton und ist durch eine zum Flusse parallel laufende Mauer mit breitem Wassergraben von der landwärts gelegenen, mehr als fünf Sechstel des Gesammtareals einnehmenden alten Tartarenstadt geschieden. Zwölf Thore, von welchen drei auf die letzterwähnte Scheidemauer und vier auf die dem Flusse zugewendete Seite Neu-Cantons entfallen, ermöglichen den Verkehr.

Die Tartarenstadt und Neu-Canton sind in ihrem Wesen von einander sehr verschieden, die erstere hat nur in ihrem südlichen Theil durch die dichte Gruppirung von Bauten ein ausgesprochenes Stadtgepräge, während der grösste Theil des von der Ringmauer umschlossenen Areals noch Ackerland ist. Grosse öffentliche Gebäude und Anstalten nebst einer namhaften Zahl von Tempelbauten liegen innerhalb desselben zerstreut. Sie kennzeichnen sich weniger durch ihre Architektonik, als durch die Ausdehnung ihrer Anlage. Endlose mit Pallisaden oder Mauerwerk abgeschlossene Gänge führen zu



Canton (Wasserstadt).

Höfen und Vorhallen, in denen zumeist eine grosse Zahl von Soldaten und Gesinde herumlungert, und von dort in die eigentlichen Wohngebäude. Insoweit diese dem Fremden zugänglich sind, machen sie fast ausnahmslos durch ihre ärmliche Einrichtung, die keine sonderliche Reinlichkeit verrathenden Lehmböden und den Mangel an hinreichend grossen Fensteröffnungen keinen angenehmen Eindruck.

Besonders hervorzuheben sind der Palast des General-Gouverneurs, nahezu im Centrum der Stadt, das Confucius-Collegium, die Prüfungshalle, der Tempel der fünf Genien, der kaiserliche Tempel und die Fünf-Stock-Pagode (Five Story Pagoda), die im nördlichen Theile der Stadt, wo diese gegen die umgrenzenden Hügel ansteigt, und, wie man erzählt, als militärische Beobachtungsstation errichtet worden ist. Der Rundblick von ihr lohnt kaum der Mühe des langen und eintönigen Weges, den man längs der Stadtmauer dahin zurückzulegen hat. Immerhin aber überblickt man das Häusermeer Cantons, aus welchem die hohen Flaggenmaste der öffentlichen Gebäude und die Thürme der in nicht geringer Zahl vorhandenen Feuerhäuser hervortreten, und erkennt die bedeutende Ausdehnung des mauerumgürteten, theilweise brach liegenden Areals der Tartarenstadt, welches als Uebungsfeld des in Canton zahlreichen Militärs dient. In der Nähe des Nordthores liegen auch die ausgedehnten Gebäude der 1889 errichteten Münze, welche mehr Prägemaschinen besitzt als irgend eine andere auf der Erde. Die von der Stadtmauer gegen Nord ansteigenden Hügelhänge sind mit Grabstätten dicht besetzt, die in ihrer Einförmigkeit und in Verbindung mit dem Mangel einer lebhafteren Vegetation ein recht trauriges Bild bieten.

Neu-Canton ist die eigentliche Geschäftsstadt. Dichtgedrängt und nur durch schmale, häufig kaum mannsbreite Gassenzüge getrennt, stehen da grösstentheils aus Mauerwerk hergestellte Häuser, deren Aeusseres nur kahle, selten mehr als ein Stockwerk hohe Wände zeigt, oft in fast unglaublicher Unregelmässigkeit aneinandergereiht. Die staunenswerth grosse Zahl von in den schreiendsten Farbentönen gehaltenen Schildern und Tafeln, welche jedes Haus ausnahmslos an der Vorderfront gegen die Strassenseite zu aufweist, die zumeist reiche Ausstattung der das ganze Erdgeschoss des Hauses einnehmenden Verkaufsläden und das geschäftige Treiben auf den Strassen, welches durch das Schreien und Lärmen der Ausrufer und der in ständigem Feilschen begriffenen Passanten in Verbindung mit einer schwülen, von unsauberen Dünsten geschwängerten Luft geradezu betäubend wirkt, nehmen die Sinne des Fremden derart gefangen, dass eine

eigentliche Betrachtung der Stadt wohl kaum möglich wird. Diese würde übrigens schon aus dem Grunde wenig Erfolg bringen, weil thatsächlich für das Auge des Fremden eine Strasse der anderen vollkommen gleicht und ihm nur der grössere oder geringere Aufwand in der Ausstattung einzelner Verkaufsläden oder die für irgend eine Strasse als Charakteristik dienende Häufigkeit eines Artikels, der in den Geschäften ausgeboten wird, als Anhaltspunkt zu einer Orientirung dienen kann.

An der dem Flusse zugewendeten Stadtmauer, in dem flachen, vom Flusse angeschwemmten und durch zahllose Canäle durchkreuzten schmalen Terrain, halb auf festem Boden, zum Theil auf Piloten ruhend, steht Hütte an Hütte und an diese angeschlossen bis nahezu in die Flussmitte die „Wasserstadt", nämlich Boot an Boot neben und hinter einander, manches darunter schon so altersschwach und morsch, dass es wohl nicht wagen darf, sich vom Nachbar loszutrennen.

Jedes Boot ist Wohnsitz einer Familie, die hier ungestört und unbekümmert um das Treiben der eng angeschlossenen Nachbarn haust. Würde so ein Boot nicht zeitweilig als Brücke dienen, über welche das feste Land zu erreichen ist, oder würde dessen Annäherung im Momente hoher Fluth oder eines Sturmes nicht unleidlich, so möchte wohl eines dem anderen kaum Beachtung schenken, trotz der langen Reihe von Jahren, seit sie Bord an Bord liegen mögen. Während der Tagesstunden sind die Männer meist auswärts auf Arbeit, nur Frauen und eine Schaar von Kindern bleiben an Bord.

Die Mutter im Achterraum, auf dem Rücken das kleinste der Kinder in einer Art von Rücksack, waltet aus Hausfrau und sorgt für ihre Schutzbefohlenen im Mittelraum des Bootes, der mit verschiebbaren halbcylinderförmigen Rotangdeckeln überdacht ist. Es ist dieses ein bescheidenes Dasein, das in dieser Art nur ein Chinese zu würdigen im Stande ist. Küche, Schlafstellen, ein Hausaltar und selbst die kargen Vorräthe finden in diesem Mittelraum, der kaum nach Spannen misst, ihren Platz.

Ganz schmale Canäle führen zwischen der Bootsflotte durch; nur durch Ziehen, Stossen und Schieben kann sich hier ein Fahrzeug einen Weg bahnen, wenn das vielstimmige, den Eindringling begrüssende Geschrei und Gekreische ihn nicht von seinem Vorhaben abhält, das Flussufer etwa in dieser Art zu erreichen, wonach der Insasse es vorzieht, den in diesem Falle minder umständlichen Weg

über die anderen Boote hinweg zu nehmen. Die Einwohnerzahl Cantons wird noch immer auf 1·6 Millionen geschätzt; wenn man in Betracht zieht, dass der bei weitem grössere Theil der alten inneren Stadt nahezu unbewohnt ist, so kann man auf die immense Dichtigkeit der Bevölkerung in dem den Fluss begrenzenden Stadttheile und in der Wasserstadt schliessen.

Der östliche Theil der Wasserstadt hat gegenüber dem anderen ein aristokratisches Aussehen; die Boote sind bedeutend grösser und zeigen durch ihr Aeuseres, dass sie zu einem anderen Zwecke bestimmt sind, als um einer armen Familie zur Wohnung zu dienen.

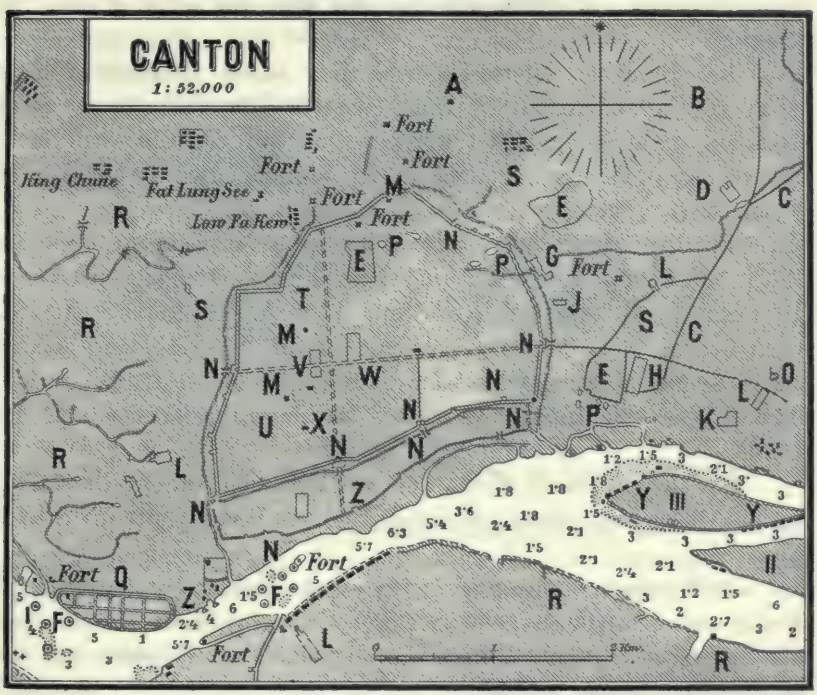
Das Oberdeck dieser ihrer Form und Grösse nach unter die Dschunken einzureihenden Boote trägt einen Glassalon, dessen Portal mit kunstvollen Schnitzereien reich verziert ist. Das Innere des Salons ist mit Spiegeln und Blumenguirlanden an den Wänden, mit Lustern und Hängelampen an der mit Sculpturen versehenen Decke und mit prunkvollem Möblement ausgestattet und zeigt Reichthum und Behaglichkeit.

In langen Reihen, die einen gewissen Anspruch auf Regelmässigkeit machen können, steht eines dieser Boote neben dem anderen; allgemeine Ruhe herrscht hier im Gegensatz zum Treiben in der eigentlichen Wasserstadt. Diese „Blumenboote“ Cantons, denn mit solchen haben wir es zu thun, haben ob ihrer prunkhaften Ausstattung einen Ruf in der Welt des Zopfes. Sobald die Sonne unter dem Horizont verschwindet, erglänzen diese Boote im unsicheren Lichte einer grossen Zahl von vielfärbigen Lampions, die Reihen der Boote lösen sich und unter den sanften Tönen einer Guitarre und dem Gesang chinesischer Schönen gleiten die Boote vom Strom und von der Abendbrise getrieben stromauf und stromab. Nur selten stiehlt sich ein greller Lichtstrahl aus einer Spalte der dicht verhängten Fenster des Salons oder der Ton freudigen Gelächters ins Freie und lässt errathen, dass es im Innern dieser Boote fröhlich hergehe und dass den sonst steifen Chinesen eine gewisse Leichtlebigkeit zuweilen doch nicht ganz fremd sei.

Dem südlichen Theile Cantons vorgeschoben liegt auf der Flussinsel Schamien die Fremdenniederlassung; sie unterscheidet sich schon in ihrem äusseren Anblick günstig von der eigentlichen Stadt. Gute Uferbauten dämmen den Fluss ab, dichte Alleen laufen dem Hauptufer entlang und bilden eine herrliche Promenade, breite, gut angelegte Wege durchziehen die Insel und theilen sie in Parcellen, deren jede eine Gartenanlage darstellt und in der Mitte das Wohn- und

Amtshaus umfasst. Alle Bauten sind im Villenstyle aus solidem Mauerwerk hergestellt und von dichten Kronen in reicher Zahl angepflanzter Bäume beschattet. Die drei Brücken, welche die Verbindung der Insel mit dem Festlande herstellen, stehen unter scharfer militärischer Bewachung, nachdem die friedliche Niederlassung häufig der Schauplatz arger Ausschreitungen chinesischer Volksmengen gegen die Fremden

Canton (Sonden in Metern).



A Rothes Gebäude, **B** Grasbewachsene Hügel, **C** Strasse nach In Tang, **D** Aufenthaltsort der Aussätzigen, **E** Paradeplatz, **F** Leuchtfeuer, **G** Heim der alten Frauen, **H** Heim der alten Männer, **J** Heim der Blinden, **K** Findelhaus, **L** Tempel, **M** Pagode, **N** Stadtthor, **O** Gräber, **P** Teich, **Q** Ansiedlung der Europäer, **R** Reisfelder, **S** Vorstadt, **T** Stadtviertel der Kiha, **U** Stadtviertel der Manntscheu, **V** Residenz des Tartaren-Generals, **W** Residenz des Gouverneurs, **X** Glockenthurm, **Y** Pilotenhäuser, **Z** Zollamt, **I** Riff, **II** Napierinsel, **III** Kupferinsel.

war und man chinesischerseits die Wiederholung solcher noch in neuester Zeit vorgekommenen Fälle zu verhindern bestrebt ist.

Die Insel war früher eine Schlammbank, in den Jahren 1859 bis 1861 wurde hier mit einem Aufwande von 325.000 Pfund Sterling fester Boden geschaffen und die Concession errichtet. Von den Kosten trug die englische Regierung vier Fünftel, die französische ein Fünftel bei, und in demselben Verhältnisse wurde der Grund und Boden unter beiden Nationen getheilt. Der französische Theil der Concession

wird erst seit 1889 benützt, weil die Franzosen ein ausgedehntes Terrain, angrenzend an den Yamen des Vicekönigs besitzen, wo auch ihre obenerwähnte gothische Kathedrale steht.

Am linken Ufer des Flusses liegt der Stadt gegenüber die Insel Honam; das Ufer ist dort ebenso wie die Insel vollkommen flach, selbst am Horizont sind keine merklichen Bodenerhebungen zu sehen. Häufige Baumgruppen, welche die einzelnen Häuser und Hüttenpartien beschatten und verbergen, schützen das Bild vor allzu grosser Eintönigkeit.

Den Europäer interessirt auch das schon genannte Whampoa, die „Bambusstadt". Hier landeten die Portugiesen zuerst, nachdem es ihnen gestattet worden war, mit den Chinesen Handel zu treiben, und hier mussten durch Jahrhunderte alle Schiffe der Fremden vor Anker gehen.

In den letzten Jahren ist Whampoa wieder der eigentliche Hafen von Canton geworden, weil Schiffe, deren Tiefgang grösser als 10 Fuss bis 11 Fuss 6 Zoll bei rund 1000 Tonnen Ladung ist, nicht nach Canton hinaufkommen können, bis die den Hauptfluss schliessende Sperre hinweggeschafft ist. Die Kaufleute von Canton rechnen darauf, dass dies noch vor Ablauf des Jahres 1891 der Fall sein werde.

Für den Zeitraum aber, auf welchen sich unsere Darstellung bezieht, muss man streng genommen von dem Hafen Canton-Whampoa reden.

In Whampoa finden wir ein kaiserliches Zollamt und ausgedehnte Docks, die dem Staate gehören. Die Chinesen haben hieher auch den Sitz einer See- und Militärakademie und eines Torpedo- und Seeminen-Departements verlegt.

Nach den Veröffentlichungen der Imperial Maritime Customs ist der Handel von Canton im Laufe der letzten Jahre im Ganzen stationär geblieben, trotzdem die Stadt ein fruchtbares und reiches Hinterland besitzt und mit den Provinzen, deren Handel von ihr aus vermittelt wird, einen grossen Bedarf an ausländischen Waaren hat.

Wir bemerken ferner, dass wegen der Nähe von Hongkong in der Vermittlung des auswärtigen Handels unseres Hafens der Verkehr der Dschunken, die nicht vor dieselbe Zollbehörde gehören, wie die fremden Schiffe, eine grössere Bedeutung besitzt, als in einem anderen Vertragshafen von China. Das zeigt sich zunächst in dem geringen Umfange der Wiederausfuhr, so weit diese durch ausländische Fahrzeuge vermittelt wird. Die an und für sich nicht grossen Schwankungen zwischen den einzelnen Jahren können auch davon herrühren, dass die chinesischen Kaufleute in dem einen Jahr ihre Waaren mit den Dschunken befördern, deren Thätigkeit in der unten aufgeführten Tabelle nicht enthalten ist, in einem anderen Jahre die

Benützung der Schiffe fremder Bauart vorziehen. Die wirkliche Grösse des Handels von Canton kann man nur ermessen, wenn man auch den Verkehr der Zollstationen Chinesisch-Kanlung und Lappa ins Auge fasst und des grossartigen Schmuggels gedenkt, der hier getrieben wird. Uebrigens ist es unzweifelhaft, dass der Handel mit einheimischen Waaren in Canton einen hohen Grad der Blüthe erreicht hat.

Die directe Einfuhr fremder Waaren ist verhältnissmässig gering, der Schwerpunkt des ganzen Geschäftes liegt in Hongkong, von wo die Waaren auf Dschunken direct nach Canton und ins Innere gelangen. Das Recht der Einfuhr unter Transitopässen ins Innere wird wegen der vielfachen Widerwärtigkeiten mit den Likinbehörden nicht benützt.

Der Kleinhändler von Canton bezieht die fremden Waaren in kleinen Posten von dem grösseren Hongkongkaufmann und nützt dabei das unter chinesischen Kaufleuten gebräuchliche, ihm sehr günstige Creditwesen aus; die in Hongkong gekauften Waaren werden dann auf Dschunken nach Canton gesendet, weil im Dschunkenzollamte der Einfuhrtarif im allgemeinen niedriger ist als im Schiffszollamte. Auch liegt die Vermuthung nahe, dass die chinesischen Kaufleute hier wie in anderen Plätzen Mittel und Wege finden, damit sie nicht den vollen Einfuhrzoll für ihre Waaren bezahlen müssen. Ganz anders stellen sich die Spesen, wenn ein Chinese ausländische Waaren von fremden Firmen bezieht, die in Canton ansässig sind, denn diese empfangen die Güter mittelst Dampfer und erlegen den richtigen Einfuhrzoll.

Seit die Dampfer nicht in Canton selbst landen können, gewöhnen sich die Chinesen mehr und mehr daran, ihre Waaren auf Dschunken nach Hongkong zu befördern und dort auf die verschiedenen Dampfer zu verladen. Für die grössere Mühe, die sie aufwenden müssen, werden sie durch die Ersparniss an Zoll entschädigt.

Auch von einem eigentlichen Cantonfrachtengeschäfte kann nur in geringem Masse die Rede sein; alle Charters für Dampfer, welche nach Canton kommen, werden in Hongkong abgeschlosen, und wie eben erwähnt, werden dort die für Europa und Amerika bestimmten Waaren verladen.

Für Canton kommt überhaupt nur die Küstenschiffahrt in Betracht. Nichts charakterisirt die Handelsstellung unseres Hafens deutlicher, als die Thatsache, dass 1889 fünf Siebentel der Gesammttonnenzahl seines Schiffsverkehres gebildet wurden durch die sechs zwischen hier und Hongkong, bezw. Macao täglich verkehrenden Flussdampfer, von denen einer (der Macaodampfer) unter chinesischer Flagge (berechnet mit 57.000 Reg.-T.), die andern unter britischer Flagge fuhren.

Der Verkehr der eigentlichen Seedampfer ist nach Schanghai und den nördlichen Häfen gerichtet.

In den letzten Jahren ist Canton auch in dem Verkehre mit seinem Hinterlande bedroht durch die Erleichterungen, welche die französische Regierung der Einfuhr nach China über die Landesgrenze von Tongking gewährt. Statt wie früher über Canton, gelangen jetzt auf diesem Wege bedeutende Mengen von indischem Baumwollgarn nach Yünnan, Sz'tschwan und Kwangsi.

Zum Schlusse müssen wir noch von der bereits erwähnten grossartigen Münze hervorheben, dass sie täglich 2 Millionen Stück Cash liefern kann. Auch Silbermünzen werden hier geprägt, die China mit seinen 400 Millionen Einwohnern

bis heute noch nicht besitzt, so dass in den Küstengegenden ausländische Dollars circuliren, während im Innern nur Barrensilber gangbar ist.

Der Nettowerth des gesammten Handelsverkehres von Canton belief sich im Jahre 1890 auf 38,482.592 Hk. Tls., 1889 auf 39,573.117 Hk. Tls., 1888 auf 38,125.272 Hk. Tls., 1887 auf 37,314.157 Hk. Tls.

Von dem Verkehre des Jahres 1889, den wir für den folgenden Bericht ins Auge fassen, entfielen auf die Ausfuhr 18,784.217 Hk. Tls., auf die Einfuhr ausländischer Producte 10,828.391 Hk. Tls. und auf die Einfuhr einheimischer Waaren 9,960.509 Hk. Tls.

Der Bruttowerth des Handels übertrifft den Nettowerth nur um Geringes, er erreichte 1889 39,730.719 Hk. Tls.

Von der Ausfuhr Cantons gehen sieben Achtel aller einheimischen Waaren nach fremden Ländern, d. h. nach Hongkong, ein Achtel wurde nach anderen chinesischen Häfen verschifft.

Mehr als 50% des Nettowerthes der ganzen Einfuhr fremdländischer Producte liefert der Import von Opium. Im Ganzen importirte Canton 7,418 *q* im Werthe von 5,759.150 Hk. Tls.

Dem Werthe nach an zweiter Stelle stehen Baumwollwaaren für 1,881.284 Tls. Von dieser Summe entfallen 1,384.984 Hk. Tls. (44.574 *q*) auf Baumwollgarne indischer Provenienz, der Rest vertheilt sich auf verschiedene, zumeist aus England stammende Stückgüter, wie Schirting, Drill, Sammt, feine Hand- und Taschentücher.

Die Einfuhr von Baumwollstoffen geht zurück, die von Garnen und Rohbaumwolle (29.285 *q*) steigt, weil die Chinesen aus fremden und einheimischen Garnen Baumwollzeuge erzeugen, welche dauerhafter und billiger sind, als die ausländischen.

Einen weit geringeren Werth, 86.591 Hk. Tls., repräsentiren Wollwaaren Canton importirte ferner im Berichtsjahre für 319.954 Hk. Tls. Metalle Mehr als zwei Drittel dieser Summe entfielen auf Blei, der Rest auf Eisen Weissblech, Messingplatten und Quecksilber.

Bemerkenswerth in der Einfuhr Cantons ist, dass die übrigen fremdländischen Industrieerzeugnisse in derselben keine nennenswerthen Ziffern verzeichnen. Als die einigermassen wichtigeren sind zu bezeichnen: Anilinfarben im Werthe von 88.350 Hk. Tls., Glaswaaren für 24.084 Hk. Tls., Streichhölzer (Japan) für 37.368 Hk. Tls.

Dagegen ist die Einfuhr verschiedener Rohproducte des Auslandes von einiger Bedeutung.

Die Einfuhr von Mehl verzeichnete einen Werth von 263.856 Hk. Tls., und der Import von Pilzen einen solchen von 124.822 Hk. Tls.

Aus dem Thierreiche ist hervorzuheben der Import von Tintenfischen im Werthe von 523.825 Hk. Tls., ferner die Einfuhr von Rhinozeroshörnern im Werthe von 127.590 Hk. Tls., Elefantenzähnen für 35.673 Hk. Tls., Pfauenfedern für 29.009 Hk. Tls., Vogelnestern für 40.000 Hk. Tls., und getrockneten Schalthieren für 42.304 Hk. Tls.

In der Einfuhr einheimischer Waaren entfällt rund der vierte Theil der Gesammtsumme auf den Import von Reis (Schanghai, Wuhu), der sich 1889 auf 1,107.680 *q*, im Werthe von 2,681.854 Hk. Tls. belief.

Als der nächststärkste Importartikel erscheinen Bohnen im Gewichte von 650.100 *q* und im Werthe von 1,571.069 Hk. Tls., und zwar schwarze, grüne, weisse und gelbe Bohnen. Daneben gelangten für 46.519 Hk. Tls. Erbsen zur Einfuhr.

Die Einfuhr von roher Baumwolle betrug 119.639 Hk. Tls. und die von Tabak 117.611 Hk. Tls.

Andere Importartikel des Pflanzenreiches sind: süsse Mandeln für 64.661 Hk. Tls. Ginseng (einheimischer) für 76.638 Hk. Tls. und koreanischer Ginseng für 98.209 Hk. Tls., Sesamsamen für 124.403 Hk. Tls., Persim für 48.036 Hk Tls.

Lebhaften Antheil an diesem Importe nehmen verschiedene Oele, und zwar Bohnenöl (269.004 Hk. Tls.), Erdnussöl (36.516 Hk. Tls.), Theeröl (27.067 Hk. Tls.) und Sesamsamenöl (60.450 Hk. Tls.).

An Producten des Thierreiches ist zu nennen die Einfuhr von Hirschhörnern im Werthe von 381.437 Hk. Tls, getrocknete Garnelen im Werthe von 134.296 Hk. Tls.

Stattliche Ziffern repräsentiren ferner in der Einfuhr: Rohe Seide (weiss) im Werthe von 203.064 Hk. Tls., weisses und gelbes Wachs im Werthe von 99.485 Hk. Tls,

Der Import von Zinnober belief sich im Berichtsjahre auf 156.738 Hk. Tls.

Eine hervorragende Rolle spielt ferner der Import von Arzneien für 463.769 Hk. Tls.

Unter den Erzeugnissen chinesischer Industrie endlich, welche nach Canton im Berichtsjahre importirt wurden, sind als die bedeutenderen zu nennen: Seidenwaaren im Werthe von 1,142.892 Hk. Tls., einheimische Zeuge und Kleider für 348.164 Hk. Tls., Schuhe aus Seide und Baumwolle für 66.212 Hk. Tls., Bücher für 32.207 Hk. Tls., Teppiche für 31.977 Hk. Tls., Messing und Kupferwaaren für 30.000 Hk. Tls., Strohmatten für 34.757 Hk. Tls. und Pelzkleider für 22.557 Hk. Tls.

In der Ausfuhr Cantons nehmen Seide und Seidenwaaren weitaus die erste Stelle ein. Es entfallen auf diese Exportgruppe mehr als 60 % der Gesammtausfuhr. Es erscheint daher von Interesse, diesen wichtigen Theil in seiner Zusammensetzung zu veranschaulichen. Im Berichtsjahre wurden ausgeführt (1 Picul = 60·453 *kg*).

	Piculs	Hk. Tls.
Seide, roh, weiss	19.383·47	6,304.264
„ „ „ gehaspelt	174·32	69.940
„ „ wilde	2.849·05	252.461
„ Cocons, ganze	4.082·77	338.773
„ Abfall	12.686.91	909.125
„ Stückgüter	7.285·14	3,455.498
„ Gewebe mit Baumw. gem.	896·86	180.997
„ Flock	121·33	54.302
„ Zwirn	215·72	78.300
„ Bänder	381·50	205.805
Seidenwaaren, diverse	334.15	151.120

Nächst Seide kommen in der Ausfuhr die verschiedenen Producte des Pflanzenreiches in Betracht.

Unter diesen zählt der Export von Thee (schwarz) im Werthe von 1,014.041 Hk. Tls. zu den bedeutendsten. Er hat übrigens hier wie in anderen chinesischen Häfen seit Jahren einen Rückgang zu verzeichnen.

Es folgt dann die Ausfuhr von Zucker im Werthe von 372.000 Hk. Tls., ferner Tabak für 233.526 Hk. Tls., Cassia lignea für 49.200 Hk. Tls. und Gemüse für 49.000 Hk. Tls.

Zu den wichtigsten Industrieerzeugnissen, welche Canton im Berichtsjahre exportirte, gehören: Matten aus Rohr im Werthe von 679.000 Hk. Tls., Feuerwerkskörper im Werthe von 473.542 Hk. Tls. und Glasarmbänder im Werthe von 391.028 Hk. Tls.

Andere Industrieerzeugnisse von einiger Bedeutung sind: Kleidungsstücke aus Seide und Baumwolle im Werthe von 267.000 Hk. Tls., Messingknöpfe für 125.307 Hk. Tls., Papier für 146.121 Hk. Tls., Fächer aus Palmblatt und Papier für 88.000 Hk. Tls., Porzellanwaaren für 50.000 Hk. Tls., Messingwaaren für 43.683 Hk. Tls., weisses Leder für 64.258 Hk. Tls., gelbes Leder für 39.184 Hk. Tls., Schuhe und Stiefel für 54.580 Hk. Tls. u. a. m. Arzneiwaaren wurden ausgeführt für 108.583 Hk. Tls.

Canton ist ein hervorragender Industrieplatz; es ist Hauptsitz der Seidenweberei und Seidenstickerei, der Baumwollweberei, hat eine ausgedehnte Borten- und Schnürfabrication, Färberei und Appretur; Glasbläserei, Glas- und Steinschleiferei werden eifrigst betrieben. Lackwaaren- und Papierfabrication stehen auf hoher Stufe, ebenso die Elfenbeinschnitzerei und Möbelschreinerei. Die Metall- und Porzellanindustrie beschäftigt in der Umgebung ganze Dörfer.

Der Schiffsverkehr von Canton umfasste:

					Zusammen	
	Dampfer	Tons	Segler	Tons	Schiffe	Tons
1889	2956	2,735.175	21	9.751	2977	2,744.962
1888	2940	2,700.515	41	19.047	2951	2,719,562
1877	3222	2,647.985	34	14.598	3256	2,662.583

Von der gesammten Tonnenzahl des Jahres 1889 entfielen auf britische Schiffe 83%, auf chinesische 10% und auf deutsche 6·3%. Die deutschen Schiffe gehören zum grössten Theile der in Hamburg registrirten „Chinesischen Küstenfahrts-Gesellschaft".

Die Segelschiffahrt geht auch in diesem Hafen zurück.

Der Passagierverkehr umfasste 1889 5655 Fremde, und 904.835 einheimische Personen.

Canton ist seit 1883 Station des kaiserlichen Telegraphen und steht auch über Kanlong-Hongkong in Verbindung mit dem Welttelegraphennetze.

Der Bankverkehr geht über Hongkong. Die Hongkong and Shanghai Banking Corporation ist in Canton vertreten.

Consulate haben daselbst: Deutschland, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Schweden und Norwegen und die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Um dem grossartigen Schmuggel zu steuern, den chinesische Fahrzeuge in dem reich verzweigten Netze schiffbarer Wasserläufe des Deltas des Perlflusses vermitteln, hat die chinesische Regierung im August 1887 in (Chinesisch-)Kaulung an der Aussenseite des Hafens von Hongkong und in Lappa gegenüber dem inneren Hafen von Macao kaiserlich chinesische Seezollämter errichtet, welche dem

fremden Handel nicht geöffnet sind, dafür aber den Verkehr der einheimischen Fahrzeuge controliren.

Aus dem Umfange des Handels dieser Plätze ersehen wir, welche grosse Concurrenz die Dschunken den Dampfschiffen machen. Der früher schon grosse Passagierverkehr hat 1889 eine bedeutende Zunahme erfahren, weil die Provinzialbehörden gestattet haben, dass Dampfbarcassen unter chinesischer Flagge auf den der fremden Schifffahrt nicht geöffneten Gewässern der Provinz Kwangtung zum Tauen von Passagierbooten verwendet werden dürfen. Dadurch ist die Schifffahrt billiger, schneller und auch sicherer geworden, weil die umher schwärmenden Piraten Bedenken tragen, sich an die wohlbemannten und meistens gut bewaffneten kleinen Dampfschiffe heranzuwagen.

Wenn wir die Ziffern des Waaren- und des Personenverkehres von Canton, Kaulung und Lappa zusammenfassen, so erhalten wir ein annäherndes Bild des Verkehres der Umgebung einer chinesischen Seestadt.

Verkehr von Kaulung und Lappa 1890 in Hk. Tls.

	Kanlong	Lappa
Einfuhr fremder Waaren	17,960.229	4,270.970
„ einheimischer Waaren.	5,791.234	1,860.699
Ausfuhr von Waaren localen Ursprungs . .	14,840.669	4,226.990
Gesammtwerth des Handels	38,592.132	10,358.659

Der Handel dieser Plätze übertraf also 1890 um 10·5 Millionen Hk. Tls. den in Canton durch fremde Fahrzeuge vermittelten.

In Kaulung ist Canton mit der Hälfte des Gesammtwerthes, in Lappa mit 3% betheiligt.

Zwischen Netto- und Bruttowerth besteht in diesen beiden Häfen kein Unterschied.

Wir lassen uns auf den Handel dieser Orte im Einzelnen nicht ein und heben nur hervor, dass fast nur über sie Canton und Umgebung ihr Petroleum beziehen.

Der Schiffsverkehr erreichte 1889 in Kaulung ohne die Schiffe, welche hier auf der Fahrt zwischen Macao und Hongkong landeten, 7086 Dampfer und 46.995 Dschunken, in Lappa 23.768 Dschunken, die Beförderung von Passagieren in Kanlong 603.973, in Lappa 275.465 Personen.

Der Handel der Vertragshäfen Khungtschou (Kiungchou [Hafenplatz Hoihou]) an der Nordseite der Insel Hainan, und von Pakoi (Pakhoi) am Golf von Tongking ist nicht umfangreich.

Hongkong (Victoria).

Vor der Mündung des Tschukiang oder Cantonstromes (Perlflusses) liegt eine Gruppe von Felseninseln, welche in früherer Zeit den im ausgebreiteten Flussdelta hausenden Seeräubern und Schmugglern unauffindbare Schlupfwinkel und Schutz vor Verfolgung boten. Unter diesen Inseln ist Hongkong jetzt als eine Centralstation des ostasiatischen Handels von hervorragender Bedeutung. Die Insel, 17 *km* lang und 2—4 *km* breit, wird durch einen massigen Gebirgsstock gebildet, dessen hervorragendste Kuppe der im westlichen Theile ansteigende 560 *m* hohe Victoria Peak ist. Ihre Küstenconfiguration ist namentlich an der Südseite, wo mehrere tiefe Buchten einschneiden, sehr unregelmässig und durchwegs steil ansteigend. Enge, oft schluchtenartige Thäler und zahlreiche Wasserrinnen zwischen den unregelmässig gelagerten Kuppen geben der Insel, die nahezu jeder Vegetation entbehrt, ein steriles Aussehen.

Zwischen der Nordseite Hongkongs und dem Festland befindet sich ein schmaler Canal, der sich am östlichen Ende zu dem kaum 500 *m* breiten Lyemoon Pass verengt und dann den seiner geschützten Lage wegen vielfach gerühmten Hafen von Hongkong bildet, welcher vor der Stadt Victoria liegt. Der Ankergrund ist in dem etwa sechs Seemeilen langen und in seiner Breite von einer bis drei Seemeilen wechselnden Hafen durchgehends vorzüglich zu nennen; Untiefen oder Riffe sind nur in geringer Zahl nahe der Strandlinie und in genau gekennzeichneten Positionen vorhanden, so dass sie keinerlei Hinderniss für die Schiffahrt bilden. Steile Hügel, die jetzt von dem Gouvernement aufgeforstet werden, begrenzen nach allen Seiten den Ausblick.

Ausgedehnte Quai-Anlagen umsäumen den grössten Theil des nördlichen Inselufers und bieten den verschiedenen Handelsschiffen die Möglichkeit, sich bis dicht unter Land zu holen. Die Küste der Halbinsel Kaulung (englisch Kowloon), welche die Nordseite des Hafens abschliesst, beherbergt eine Zahl von Schiffahrts-Etablissements,

Hongkong.

Werften und Docks, welche allen Bedürfnissen der Oceanschiffahrt volle Rechnung tragen und in ihrer Ausdehnung mit ähnlichen Anlagen in den grossen europäischen Seehäfen wetteifern können. Eine Sternwarte und eine meteorologische Beobachtungsstation, die in diesen Gegenden der häufigen Typhone wegen von besonderer Bedeutung ist, hat hier Platz gefunden und gibt durch Wettersignale den Schiffern gute Anhaltspunkte für die Sicherung der Schiffe sowohl im Hafen, als auch für die Navigation im chinesischen Meere.

Wichtig wurde für die Station die telegraphische Verbindung mit Manila, aus dessen Gegend viele dieser Drehstürme kommen, die jetzt telegraphisch angemeldet werden können.

Hongkong ist Kroncolonie und wurde, wie schon erwähnt, im Jahre 1841 an die englische Regierung abgetreten. Auf der vorher vollkommen öden Insel hat englische Energie und Thatkraft in richtiger Erkenntniss der Bedeutung derselben durch die Schaffung eines grossen, allen fremden Nationen zugänglichen Hafens an der nahezu abgeschlossenen Küste des reichen China binnen wenigen Jahren Einrichtungen getroffen, welche Jedermanns Staunen wachrufen müssen. Die Gründung der Stadt Victoria, der Ausbau des Hafens und die Vereinigung der den Handel kräftigenden Elemente sind Leistungen, die ihres Gleichen suchen, aber dabei jedenfalls auch den angestrebten Zweck vollkommen erfüllen. Ein Blick auf das rege Leben im Hafen, wo Dampfercolosse aus aller Herren Länder sich ab und zu bewegen, wo ein Heer von Küstenfahrern rastlos sich umhertreibt und wo Ruhe ein ganz unbekannter Begriff scheint, lässt sofort ersehen, dass die vielverzweigten Fäden des ostasiatischen Handels hier zusammenlaufen.

An der Nordseite der Insel, dem Hafen directe zugewendet, liegt die Stadt Victoria, welche von der See aus am steilen Hange des durch eine Bergbahn zugänglichen Victoria Peaks terrassenförmig emporsteigt und mit ihren zumeist palastartigen Bauten ein Bild des Reichthums und der Solidität der Stadt gibt. Wer die Stadt bei Nacht vom Wasser aus sieht, wenn die Plätze und Häuser ihrer 7 *km* langen Front reich beleuchtet sind, wird diesen Anblick nie vergessen.

Der günstige Eindruck verschwindet nicht, wenn man gelandet hat. Grosse Gebäude, alle nahezu in ähnlichem Style gehalten, mit weiten Bogengängen im Erdgeschosse und hohen Bogenfenstern in den Stockwerken stehen in regelmässigen Reihen neben und über einander; zwischen ihnen befinden sich Gärten und Parkanlagen, welche durch die Reichhaltigkeit und Ueppigkeit der Vegetation, in

der tropische Gewächse mit Kindern unserer heimischen Flora abwechseln, auf das Auge des Beschauers um so wohlthuender wirken, als die umliegenden Berghänge nur kahle Felswände zeigen.

Hongkong (welcher Name oft auch für die Stadt Victoria gebraucht wird) ist ein Muster von Reinlichkeit und Ordnung; breite Strassen, die zum grössten Theil mit Cementschichten überzogen sind, laufen der Strandlinie parallel und terrassenartig übereinander durch die ganze Stadt; sie werden durch Quergassen in reichlicher Zahl und in regelmässigen Intervallen unterbrochen.

Nur in den westlichen, der Ansiedlung der Chinesen überlassenen Stadttheilen sind von der grösseren Steigung des Terrains verursachte Unregelmässigkeiten in den Strassenzügen eingetreten. Abgesehen von der Praya, an welcher naturgemäss alle mit dem überseeischen Handel in directer Beziehung stehenden Etablissements, die Agentien kaufmännischer Anstalten und die der Hafenpolizei zukommenden Amtsgebäude ihren Platz haben, ist die Queens Road die bedeutendste Strasse Victorias.

Von Osten beginnend stehen in dieser Strasse die hervorragendsten öffentlichen Gebäude, wie das Stadthaus, 1866—1869 errichtet, mit Theater, Bibliothek und Museum, dann das Post- und Telegraphenamt, Banken, Hôtels, Clubs und die Geschäftshäuser von Firmen, die im Welthandel einen Ruf haben; anschliessend daran wird sie zur exquisiten Geschäftsstrasse, die in ihrer Ausstattung mit den verschiedenfarbigen, an den Pfeilern der Arcadengänge senkrecht herabhängenden Firmatafeln und zahlreichen grossen Papierlampions einen ungewöhnlichen, ja geradezu theatralischen Eindruck macht. Die Strasse enthält Laden an Laden von Europäern und Chinesen friedlich nebeneinander, chinesische Curiositäten neben europäischen Luxuswaaren, eine Apotheke an eine chinesische Theehandlung gelehnt, ein europäisches Hôtel, an das sich ein chinesisches Wechselhaus anreiht; hier fertige Kleider aus Paris oder London und nebenan ein reich assortirtes Lager chinesischer Schuhe, chinesisches Porzellan neben europäischen Tuch- und Baumwollwaaren, alle Laden in ziemlich gleichförmiger Art unter den die Strasse beiderseits begleitenden Arcaden und nur in ihrer Ausstattung von einander verschieden. Dazu ist das Leben und Treiben auf der Strasse ebenso vielseitig als das wirre Durcheinander der Geschäfte. Vertreter aller Menschenrassen und Nationen hasten auf und ab: Europäer in den leichten Dschinrikschahs (ein Fahrzeug, das den in Europa gebräuchlichen Krankenfahrstühlen ziemlich ähnlich ist) oder in offenen

Sänften, die übrigen Passanten, von welchen naturgemäss Chinesen überwiegen, zu Fuss. Den Kopf mit dem Fächer gegen die Sonne schützend oder, wenn dies nicht nöthig, den geschlossenen Fächer zumeist am Nacken zwischen Rock und Hals eingeschoben und die langen, breiten Aermel hin und her schwingend, eilen die bezopften Söhne des himmlischen Reiches ihren Geschäften nach. Wenn dann noch eine der in China sehr häufig vorkommenden Processionen, Hochzeits- oder Leichenzüge, ihr Herannahen durch ein markerschütterndes Lärmen auf Gongs und ähnlichen Hölleninstrumenten bekanntgibt und ihren Weg durch die Strasse nimmt, wobei von allen Seiten Volk zuströmt, dessen Neugier hier nicht minder leicht als anderswo zu wecken ist, dann übertrifft das Gewimmel auf der Strasse beinahe das eines Bienenschwarmes. Verfolgt man die Queens Road weiter gegen Westen, so gelangt man in die nur von Chinesen bewohnten Stadttheile, in welchen der Europäer und von diesen zumeist der Matrose nur als Gast weilt, um in den vielen Schankbuden und Unterhaltungsorten zweifelhafter Natur gewisse Anziehungspunkte zu finden. Insbesondere während der ersten Nachtstunden steigert sich das Treiben hier oft bis zur Tollheit und bietet dadurch des Sehenswerthen genug.

Im Südwesten des Stadthauses, begrenzt durch die südliche Seite von Queens Road, also mitten in der Stadt, steigen ausgebreitete Parkanlagen die Böschungen hinan. In diesen Anlagen steht der Gouvernementpalast und rund um ihn herum Villen und Privathäuser von Mitgliedern der vornehmen Gesellschaft. Oberhalb des Gouvernementpalastes ist der reizende botanische Garten Victorias. Der in jeder englischen Ansiedlung unvermeidliche Cricket-Platz befindet sich auch in dieser Gegend, dicht am Strande; über ihn hinaus reihen sich ausgedehnte militärische Etablissements aneinander, nämlich Kasernen und Baraken mit allem Zugehör und das Arsenal der englischen Kriegsmarine.

Die Bevölkerung von Hongkong wird Ende 1889 auf 194.482 Menschen geschätzt, das ist um 21·318 weniger, als man für Ende 1888 annahm, überhaupt weniger als in einem der Jahre seit 1886. Wir sehen, dass die Grösse der Bevölkerung je nach dem Gange des Geschäftes einem starken Wechsel unterworfen ist. Von den Einwohnern waren 56.449 weiblichen Geschlechtes, und der bei weitem überwiegende Theil entfällt auf die chinesische Rasse. Im Jahre 1881 wurden in der Colonie 160.402, in der Stadt Victoria 141.494 Menschen gezählt. Von ansässigen Europäern und Ameri-

Hongkong (Sonden und Höhen in Metern).

A Englisch-chinesische Grenze, **B** Minen-Uebungsplatz, **C** Ankerplatz für Kriegsschiffe, **D** Anlegeplatz für Handelsdampfer, **E** Handelshafen, **F** Leuchtfeuer, **G** Magazine, **H** Cosmopolitan Dock, **J** Königl. Marine-Depôt, **K** Kohlenmagazine, **L** Sternwarte, **M** Kaulung-Docks, **N** Spital, **O** Residenz des Statthalters, **P** St. Johns's Kathedrale, **Q** Marine-Etablissement, **R** Militär-Baraken. **S** Theater, **T** Victoria-Hôtel, **U** Centralpolizei-Station, **V** Kgl. Marine-Spital, **W** Boat Shelter Creek, **X** Chinesen-Ansiedlung, **Y** Morrison Hill, **Z** Cabelhäuser.

kanern wurden im Jahre 1881 3040 angegeben, während sich die Angehörigen von Mischlingsrassen aus Goa, Indien, Manila u. a. im selben Jahre auf 1722 bezifferten. Um sich den Besitz von Hongkong mit seinen ausgedehnten Hilfsmitteln in militärischer Hinsicht und vom handelspolitischen Standpunkte aus auch für den Fall zu sichern, als Verwicklungen mit europäischen Mächten kriegerische Angriffe auf die überseeischen Colonien herbeiführen würden, nahm England auf eine weitgehende Befestigung des Hafens Bedacht. Grosse und stark bestückte Werke auf North Point und Hungham beherrschen den Lyemoon Pass, während die Einfahrt in den Hafen von der Westseite nur im Bereiche der Batterie auf Stone-Cutters und der Forts bei Belcher und Fly Points (Island) möglich und die Landseite durch mehrere, im Rücken der Stadt aufgeworfene Batterien gedeckt ist.

Als die Engländer von Hongkong Besitz ergriffen, war die Insel ungesund, und die Garnison hatte viel von der Malaria zu leiden. In der Gegenwart ist sie einer der gesundesten Aufenthalte der Welt von denen, welche unter derselben geographischen Breite liegen, ein Ergebniss, das erzielt wurde durch eine ausgedehnte Canalisirung und die Aufforstung von Nadelholzwäldern.

Auf die zahlreichen und ansehnlichen Höhen führen gute Strassen, und zum Victoria-Gap gelangt man auf einer Drahtseilbahn, welche bei der St. Johnskathedrale ihren Ausganspunkt hat. So ist den Europäern leicht gemacht, die Bungalows und Häuser zu erreichen, die auf der Windseite der Hügel erbaut sind, wo man im Sommer die Vortheile der Erhebung über den Meeresspiegel und des erfrischenden Seewindes geniessen kann, der Victoria nicht erreicht, weil die Stadt der Landseite zugekehrt ist.

Auf den Höhen um den Victoria Peak ist in den letzten Jahren ein ausgedehntes Alpendorf, wenn man es so nennen darf, entstanden, und 1883 wurde auch für das Militär ein Sanatorium auf den Höhen errichtet.

Hongkong ist Freihafen. Wir besitzen keine officiellen Verzeichnisse über die Grösse seiner Ein- und Ausfuhr, sondern nur über seinen Schiffsverkehr, der sich 1889 auf 61.388 Fahrzeuge mit 12,672.691 Reg.-Tons belief. Durchschnittlich liefen täglich 84 Fahrzeuge im Hafen von Hongkong ein, jeden Tag konnte man hier Dampfer von 4000—5000 Reg.-Tons Ladefähigkeit verkehren sehen; die Thätigkeit von 91 Dampfbarcassen vervollständigt das lebhafte

Bild des Treibens im Hafen, der über eine Million Passagiere als Durchgangsplatz benützte.

Aber der Grösse des Schiffs- und Passagierverkehres entspricht bei weitem nicht die des Waarenverkehres, weil viele der hier verkehrenden Schiffe nur Passagiere führen, die aus Nordchina für Whampoa bestimmten hier nur anlaufen, ohne zu laden und zu löschen, die auf dem Wege nach Norden hier durchgehenden Postdampfer und Frachtschiffe nur Kohlen einnehmen.

Hongkong ist der wichtigste Platz des östlichen China für das Chartern von Schiffen, für den Verkehr der Post und der Telegraphen und eine grosse Kohlenstation. Die Chinesen, welche sich in Hongkong unter dem Schutze der englischen Gesetze so wohl befinden, vermitteln von hier aus den Handel Cantons und unternehmen kühne, oft zu kühne Handelsspeculationen. Von den Europäern treten neben den Engländern die Deutschen und die Portugiesen hervor. Hongkongs Waarenverkehr, der zu einem sehr grossen Theil aus Durchfrachtgütern von und nach China besteht, wird im Durchschnitte jährlich auf 400 Millionen Gulden geschätzt.

Die wichtigsten Waaren des hiesigen Marktes sind Opium, Baumwoll- und Schafwollstoffe, Metalle und Metallwaaren, Thonwaaren, Farben, Baumwolle, Hölzer, Zucker, Salz, Mehl, Oele, Elfenbein, Betelnüsse und endlich Gemüse und Früchte.

Gestützt auf die billige chinesische Arbeitskraft gewinnt die Industrie von Hongkong von Jahr zu Jahr an Bedeutung. Es bestehen hier drei grosse Zuckerfabriken, von denen eine Rum erzeugt, eine Eisfabrik, eine Seilfabrik, Sägewerke, Maschinenwerkstätten, Ziegel- und Cementwerke, eine Papiermühle, eine Gasanstalt und Elektricitätswerke. Diese Fabriken sind nach europäischem Muster eingerichtet.

Die Chinesen blasen Glas, kochen Opium, erzeugen Seidenstoffe, sie färben, machen Zahnpulver, Zündhölzchen, Cigarren, bauen Boote u. s. w.

Von den 6 Docks hat das Admiralitätsdock in Kaulung eine Länge von 500 englischen Fuss, eine Breite von 70—86 Fuss und eine Tiefe von 29 Fuss.

Der Schiffsverkehr von Hongkong umfasste

	1889		1888	
	Zahl	Reg.-Tons	Zahl	Reg.-Tons
Britische Schiffe	5212	6,500.869	5121	6,474.343
Fremde Schiffe	2376	2,471.121	2460	2,532.334
Dschunken im Verkehr mit fremden Häfen	45.568	3,417.331	47.567	3,703.707
Zusammen	53.156	12,389.321	55.148	12,710.384
Dschunken im Localverkehr	8.332	283.370	8.819	286.012
Gesammtverkehr	61.388	12,672.691	63.967	12,996.396

Im Jahre 1887 erreichte der Verkehr 54.812 Schiffe mit 12,729.454 Reg.-Tonnen.

Von den 1889 eingetroffenen 30.777 Fahrzeugen waren 3669 Dampfer, 151 Segelschiffe und 26.957 Dschunken.

Die Zahl der britischen Schiffe ragt so unverhältnissmässig vor den Schiffen der übrigen Nationen hervor, weil die Personendampfer der Hongkong and Macao Steamship Cy., welche täglich, mit Ausnahme der Sonntage, zweimal von Hongkong nach Canton und von Macao einmal abfahren und ebenso oft hier eintreffen, und eine Gesammttonnenzahl von 1½—2 Millionen Tons liefern, in die Hauptziffer eingerechnet sind.

Auf Grossbritannien folgen (1889) der Reihe nach China, das Deutsche Reich (12% der gesammten Tonnenzahl), Japan, die Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Dänemark, Oesterreich-Ungarn, Italien, Norwegen, Spanien, Russland.

Nur der Verkehr dieser Localdampfer, ferner die zahlreichen Dampfer, welche auf ihren Reisen in Hongkong nur anlegen, ohne aber handelsthätig zu sein, in Verbindung mit dem bedeutenden Dschunkenverkehr, machen es möglich, dass man wegen seines Schiffsverkehres Hongkong häufig den drittgrössten Hafen der Welt nennt.

Wenn auch in Hongkong, wie auf allen Handelsplätzen, die Segelschifffahrt zurückgeht, so finden hier doch Segelschiffe noch lohnende Frachten.

Hamburg unterhält mit Hongkong einen regelmässigen Segelschiffsverkehr; auch besorgen die Segelschiffe einen ansehnlichen Theil des Verkehres mit London, Cardiff, New-York, den Philippinen und Honolulu, dann mit japanischen und nordchinesischen Häfen.

Der Dampfschiffsverkehr zwischen den Häfen an der chinesischen Küste ist, abgesehen von den festen Linien, zur Hälfte deutsch; auch ziehen die Chinesen für die bedeutende Personenbeförderung zwischen den chinesischen Häfen und den Straits Settlements die deutschen Dampfschiffe vor, deren Officiere sie gut behandeln. Deutsche Dampfer finden wir in der Küstenfahrt in allen Häfen Asiens von Wladiwostok bis Rangoon.

Regelmässige Verbindungen mit Hongkong unterhalten: Der Oesterreichisch-Ungarische Lloyd (Triest—Bombay); der Norddeutsche Lloyd (Bremerhaven—Colombo—Hongkong [10.728 Seemeilen])—Schanghai—Yokohama, die mit Hilfe der Zweiglinie Brindisi—Port-Saïd die europäische Post häufig in kürzerer Zeit bringt, als die englischen Postdampfer (fahrplanmässige Dauer der Postfahrt 29 Tage); die Deutsche Dampfschiffsrhederei zu Hamburg (Kingsin-Linie); Peninsular and Navigation Steam Navigation Cy. (London, resp. Brindisi—Colombo); Glen Line, Shire Line, Union Line, Ocean Steamship Cy., Ben Line, China Shippers Mutual Steam Navigation Cy.; Messageries maritimes (Marseille—Colombo), Navigazione Generale Italiana (Genua—Bombay).

Die meisten deutschen, englischen und französischen Gesellschaften unterhalten auch Verkehr mit Schanghai und Japan.

Hongkong wird auch von den Schiffen der Russischen Freiwilligen Kreuzerflotte (Odessa—Wladiwostok) angelaufen.

Nach der Union und Canada gehen drei Linien und ebenso viele nach Australien; nach dem Cap der guten Hoffnung geht alljährlich nur zur Theesaison ein Dampfschiff mit Thee ab.

Der Küstenschiffahrt dienen hier eine chinesische, eine deutsche und sechs englische Unternehmungen; eine der letzteren unterhält den Verkehr mit Manila.

Von Hongkong wurden 1889 unter Aufsicht der Colonialregierung 47.849 Chinesen nach nichtchinesischen Ländern und 99.315 wurden aus fremden Ländern

nach Hongkong befördert. Der Verkehr ist zumeist nach den Straits Settlements gerichtet. Der Passagierverkehr mit Hongkong und Macao weist im selben Jahre 857.542 Menschen aus.

Von Hongkong gehen fünf Kabel der Eastern Extension Australasia and China Telegraph Cy. aus, und zwar nach Macao, Haiphong, Saigon, Bolinao auf Luzon und Shanghai, und ein Kabel der Great Northern Telegraph Cy. nach Nordchina und Japan. Ueber Kaulung besteht ein Anschluss an den kaiserlich chinesischen Telegraphen.

Hongkong ist Sitz eines Obersten Gerichtshofes und einer Handelskammer.

Von Banken seien hier folgende erwähnt: Agra Bank (Agentie), Bank of India, Australia and China, Mercantile Bank of India, London and China, China Import, Export and Bank Cy., Comptoir National d'Escompte de Paris, Hongkong and Shanghai Banking Corporation, Hongkong Savings Bank, New Oriental Bank Corporation, Trust and Svan Company of China, Japan and the Straits.

In Hongkong unterhalten Consulate: Belgien, Brasilien, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Hawaïi, Italien, Japan, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Peru, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, Siam, Spanien, Vereinigte Staaten von Amerika.

* * *

Neben dem englischen Hongkong ist dem portugiesischen Freihafen Macao heute nur eine bescheidene Rolle geblieben. Die überaus malerisch gelegene Stadt, deren Häuserwände bemalt sind, befindet sich an der Südspitze der gleichnamigen Insel, welche die Einfahrt in den Tschukiang im Westen begrenzt.

Der Handel der Stadt, die 70.000 Einwohner zählt, erhält sich auf einer gewissen Höhe durch die mannigfaltigen Bedrückungen, welche der Verkehr der benachbarten chinesischen Gebiete von den Mandarinen zu erleiden hat, vor denen er sich ins Ausland flüchtet.

Die Zufahrt zu dem seichten Hafen versandet rasch, man erwartet aber von den neuen Strombauten in Kürze eine Besserung der Verhältnisse.

Thee, Seide, Sternanis, Cassiaöl, flüssiges Indigo sind die Hauptartikel der Ausfuhr, Opium, indisches Garn, Baumwollgüter und Petroleum die der Einfuhr.

Im Hafen verkehren zahlreiche Dschunken; zwei chinesische Dampfer unterhalten den regelmässigen Verkehr mit Hongkong, und deutsche Dampfer unterhalten seit September 1890 einen regelmässigen Verkehr mit Mexico, wohin sie Kulis bringen.

Macao ist durch ein Kabel mit Hongkong verbunden.

Von den Häfen an der Ostseite Hinterindiens, die erst seit wenigen Jahren unter der umsichtigen Verwaltung Frankreichs stehen, ist der wichtigste Haiphong (15.000 Einwohner) am Flusse Cua Cam, der durch Wasserläufe mit dem Songka- oder rothen Flusse in Verbindung steht. Die Messageries fluviales unterhalten auf ihnen

einen regelmässigen Verkehr mit dem Songka, insbesondere mit Hanoi, der politischen und commerciellen Hauptstadt Tongkings. Gelingt es den Franzosen, auf dem Songka die regelmässige Dampfschiffahrt aufwärts bis in die chinesische Provinz Yünnan einzurichten und den Handel dahin von Hongkong und Canton auf ihr Gebiet vollends abzulenken, so werden Haiphong und Hanoi noch eine ungeahnte Bedeutung für den Handel erlangen.

Ein neuer, 2 Fuss tauchender Dampfer hat im Juli 1890 von Haiphong aus diese neue Handelsroute eröffnet. Die Stadt ist durch Kabel mit Hué-Saigon und mit Hongkong, durch eine Zweiglinie der Messageries maritimes mit Saigon verbunden.

Saigon.

Zu den hervorragendsten Städten Cochinchinas gehört Saigon, der Sitz der französischen Regierungsbehörden. Der Name der Stadt wird von zwei annamitischen Worten abgeleitet, die eine Art von Baumwollstauden bezeichnen, welche von den Eingeborenen um ihre Erdbefestigungen gepflanzt wurden. Seinerzeit hiess eine in der Nähe gelegene chinesische Stadt Cholon-Saigon; im Laufe der Begebenheiten fand der Name für das annamitische Dorf Anwendung, an dessen Stelle sich jetzt die Stadt erhebt.

Traditionen zufolge war Saigon einstens eine rein annamitische Ortschaft; von eingewanderten Chinesen, die sich der zweiten Tartarendynastie nicht unterwerfen wollten, wurde die Stadt zum Ansiedlungsorte gewählt. Der annamitische König Gia-Long, 1777 durch die Taysons-Revolution vertrieben, schloss 1787 ein Schutz- und Trutzbündniss mit Frankreich. Später (etwa 1799) liess sich Gia-Long zum Kaiser ausrufen. Er verlegte in den Tagen seiner Bedrängniss (1789) seine ständige Residenz nach Saigon und erst im Jahve 1811 wieder nach Hué, der früheren Hauptstadt seines mittlerweile zurückeroberten Reiches. Die Eingeborenen nennen die Stadt seither Gia-Dinh. Im Jahre 1790 durch Oberst Ollivier, einen in annamitischen Diensten befindlichen Franzosen befestigt, wurde Saigon 1859 durch Admiral Rigault de Genouilly eingenommen. Es blieb seitdem Hauptstadt der seit 1862 als Cochinchine Française an Frankreich abgetretenen Provinzen und wurde 1884 nach der umfangreichen Erweiterung des französischen Gebietes in Hinterindien Sitz des General-Gouverneurs und der Centralbehörden von Indo-China.

Saigon liegt am gemeinschaftlichen Delta des Dong-Nai und des Saigonflusses, und zwar am rechten Ufer des letzteren, und ist, wenngleich ungefähr 60 *km* von der Flussmündung entfernt, Dank der Tiefe seiner Wasserstrasse ein wichtiger Hafen- und Handelsplatz geworden. Zur Hebung der Stadt wurde unter der französischen Herrschaft Bedeutendes geleistet; die Sümpfe in der Umgebung wurden ausgetrocknet, die Canäle regulirt und entsprechend vertieft. Vor kaum dreissig Jahren noch ein unansehnlicher Ort, ist Saigon heutzutage eine freundliche und wohlhabende Stadt mit zahlreichen schönen und zweckmässigen Bauten und von fast europäischem Aussehen.

Schon der erste Eindruck, den das hinter dem Bergrücken des Cap St. Jacques liegende Flachland bietet, ist ein überaus freundlicher. Rotangs und Mangroves, weiter landeinwärts Palmen und Bananen, das saftige Grün der üppigen Tropenvegetation und malerische, halb in den Fluss gebaute Palmstrohhütten vervollständigen das schöne Landschaftsbild, das sich längs der zahlreichen und starken Krümmungen des Saigonflusses aufrollt. Beim Einfahren in den letzteren sichtet man zunächst als erstes Wahrzeichen der Stadt die beiden rothen Thürme der Kathedrale; vor der Stadt ankernd, kann man sie kaum sehen, weil sie von einer langen Reihe mächtiger Tamarindenbäume nahezu ganz verdeckt sind.

In der inneren Stadt sind gerade, macadamisirte Strassen mit breiten Trottoirs und hübschen, luftig gebauten Häusern. Die Strassen bilden meistens schattige Alleen; diese und zahlreiche sonstige Baumpflanzungen sind den klimatischen Verhältnissen entsprechend. Die Anlage der Stadt ist eine durchwegs regelmässige, die Strassen kreuzen sich unter rechten Winkeln.

Hauptstrasse ist die Rue Catinat, welche als erste practicable Strasse an Stelle des alten annamitischen Fahrweges, der von der Citadelle zum Flusse führte, erbaut worden ist; in ihr sind mehrere Amtsgebäude, sowie die Post und das Theater gelegen; sie ist der Centralpunkt der grossen, eleganten Kaufläden mit deren geschmackvollen Auslagen. Das Theater ist hübsch gebaut, sowie auch vortrefflich ventilirt; es erhält von der Colonie eine jährliche Subvention von 150.000 Francs, weil es sonst die beträchtlichen Kosten der Hin- und Rückreise des Personales und des Materialtransportes nicht tragen könnte. Die Rue Catinat führt zum Platze der Kathedrale, die im Jahre 1877 mit einem Kostenaufwande von $2^1/_2$ Millionen Francs erbaut worden ist. Auf diesem Platze liegt auch das elegante und geräumige Militärcasino. Parallel mit der Rue Catinat führt die Rue Nationale, welche beim Rond Point, dem besten Anlegeplatze des Stromufers beginnend, die ganze Stadt durchzieht und durch ein Monument M. Lamaille's verschönert wird. Weiters führen noch in der gleichen Richtung die Rue de l'Hôpital zum grossen Militär-Hospitale und der Boulevard de la Citadelle zur Festung. Diese ist ein citadellenartiger Complex, der die Unterkunftsräume und Uebungsplätze der Garnison enthält und 1799 von französischen Officieren für den Herrscher von Annam erbaut wurde.

Das Militärhospital ist das einzige Krankenhaus der Stadt und liegt in einem grossen Parke, der von einer Mauer umgeben ist. Die

Krankenzimmer sind sehr luftig, deren Fussböden mit Steinplatten belegt. Die Leitung des Spitals hat ein Marinearzt, die Wartung der Kranken ist barmherzigen Schwestern und militärischen Krankenwärtern übertragen.

Oestlich vom Boulevard de la Citadelle erstreckt sich längs des Flusses das Seearsenal, das nebst zahlreichen Magazinen auch mehrere vortreffliche Werkstätten enthält. Von letzteren sind insbesondere eine Schmiede, ein Maschinensaal, eine Giesserei und eine grössere Tisch-

Saigon (Arroyo Chinois).

lerei hervorzuheben. Das Arsenal besitzt auch ein Balance-Dock für Schiffe bis zu 2000 *T* Gehalt und drei Trockendocks, deren ältestes nur kleinere Fahrzeuge (bis zu 800 *T*) aufnehmen kann. Das zweite Trockendock ist 130 *m* lang, 36 *m* breit und 9 *m* tief; das dritte wurde im Jänner 1888 der Benützung übergeben; seine Dimensionen sind: 140·5 *m* Länge, 27 *m* Breite und 5·5—6·4 *m* Tiefe (je nach dem Wasserstande im Flusse). Ausser den genannten, der Kriegsmarine gehörigen, besitzt Saigon keine Docks. Landwärts vom Arsenal befinden sich die Gebäude der katholischen Mission.

Senkrecht auf die bisher genannten Strassen, in der Richtung

SO—NW, führen die Rue d'Espagne, die Rue de la Grandière, der Boulevard Norodon, die Rue Chasseloup-Laubat und die Rue des Mois.

Um den erwähnten Rond Point gedrängt, zwischen der Rue de l'Hôpital, dem Boulevard Bonnard und dem Arroyo Chinois befindet sich die eigentliche Geschäfts- und Handelsstadt von Saigon. Der Markt besteht aus acht geräumigen Hallen, der grosse Canal, der an den Platz mit dem Denkmal de Lagrée's (Chefs der Expedition am Mékong) grenzt, erleichtert die Zufuhr der Waaren zu den Markthallen.

Im Nordwesten der Stadt liegt der ausgedehnte Jardin de la Ville, welcher Dank seinen prächtigen Anpflanzungen und den häufigen Militärconcerten ein Sammelplatz der eleganten Welt Saigons geworden ist. An den Jardin de la Ville grenzt ein Park, in dessen Mitte der Palast des Gouverneurs gelegen ist. Der Bau dieses Palastes, welcher sich durch eine herrliche Façade auszeichnet und im Style der Tuilerien aufgeführt wurde, kostete 12 Millionen Francs. Im Südosten der Stadt, zwischen dem Arroyo de l'Avalanche, dem Seearsenal und den militärischen Etablissements, sowie den Gebäuden der katholischen Mission, liegt der botanisch-zoologische Garten. Dieser Garten wurde bald nach der französischen Besitzergreifung von Saigon über Befehl des Admirals de la Grandière unter der Leitung eines Militärthierarztes gegründet; eine hervorragende wissenschaftliche und praktische Bedeutung erlangte diese Anstalt unter Dr. Pierre, welcher ihre Direction im Jahre 1865 übernahm. Der botanische Garten ist hauptsächlich eine Versuchsstation für die Cultur der verschiedenen Arten von Zier- und Nutzpflanzen, Sämereien und Setzlinge, sowie auch gleichzeitig eine Baumschule, welcher die meisten der zur Stadtsverschönerung verwendeten Bäume entnommen wurden. Der zoologische Theil des Gartens weist sehr schöne Exemplare der einheimischen Fauna auf. Gewaltige Tiger und Leoparden, grosse Schlangen, seltene und prächtige Arten von Tauben und Hühnern sind hier in grosser Anzahl vertreten.

In den Strassen der Stadt herrscht, die heissen Mittagsstunden natürlich ausgenommen, ein sehr reges Leben, das seinen Höhepunkt in den ersten Abendstunden erreicht. Die zahlreichen Cafés, deren Veranden und Vorgärten allabendlich mit Besuchern überfüllt sind, bieten ein anziehendes Bild, das von der angenehm berührenden französischen Leichtlebigkeit vortheilhaft beeinflusst erscheint. Für die Unterhaltung sorgen ausser dem bereits erwähnten Theater noch eine philharmonische Gesellschaft, die im Jahre 1880 gegründet

wurde, und zwei Geselligkeitsvereine: der Cercle de l'Union und der Cercle Colonial. Die Eingeborenen, selbst jene, welche die französische Sprache vollständig beherrschen, ziehen die Schaustellungen der chinesischen und der wandernden annamitischen Theater jenen des französischen Musentempels vor.

Saigon besitzt (Ende 1889) ohne Militär 16.213 Einwohner, von welchen 5968 Annamiten, 7346 Chinesen, 1758 Franzosen und 95 andere Europäer sind. Für den öffentlichen Unterricht, der von der Stadt subventionirt wird, sorgen zwei Collegien — Chasseloup-Laubat und Adran — mit mehr als 900 Schülern und ein Seminar mit philosophisch-theologischem Lehrplane. Das Collège d'Adran verewigt das Gedächtniss an den für Saigon hochverdienten Bischof Piqueaux de Behaigne, dessen Grab sich in der Nähe der Stadt befindet. Zwei ausgiebig beschäftigten Buchdruckereien, von welchen eine öffentlich ist und die andere der katholischen Mission gehört, entstammen mehrere politische Journale, wissenschaftliche und Regierungspublicationen, sowie andererseits alle Missionsschriften. Die Marine-Sternwarte veröffentlicht den astronomischen Theil des Annuaire de Cochinchine, überdies hat sie für die Uebereinstimmung des chinesischen mit dem europäischen Kalender zu sorgen und die Fluthzeiten für die wichtigsten Hafenorte der Colonie zu berechnen. Letztere Arbeit ist eine überaus schwierige, weil die Gezeiten in dieser Gegend sehr unregelmässig und die Ursachen dieser Unregelmässigkeiten noch aufzuklären sind.

Das Klima Saigons weist alle Beschwerlichkeiten der Tropenzone auf. Die mittlere Jahrestemperatur beträgt 26° C., die nasse Jahreszeit wird durch intensive Regengüsse charakterisirt, welche von heftigen Entladungen der atmosphärischen Elektricität begleitet sind. Die trockene Jahreszeit fängt mit dem Monate März an; im Mai setzt der heisse Südwest-Monsun ein, bei geringer Windstärke gibt es starke Gewitter. Letztere treten im August am häufigsten und am heftigsten auf. Im October setzt der Nordost-Monsun ein, die Temperatur wird erträglicher, sinkt jedoch nie unter 16° C. Typhone ziehen nur selten, meist erst im November bis an die Küste Cochinchinas. Die bekannten Einwirkungen des Tropenklimas auf die Europäer treten in Saigon wie anderwärts auf, doch wird hier der Sonnenstich ganz besonders gefürchtet. Zu den häufig auftretenden Krankheiten gehört die Dysenterie, doch haben sich die Gesundheitsverhältnisse der Stadt in den letzten Jahren beträchtlich gebessert. Bei regelmässiger, dem Klima angepasster Lebensweise

können Europäer selbst längere Jahre in Saigon leben, ohne einen wesentlichen Schaden an ihrer Gesundheit zu erleiden. Der richtigen, Fett und Alkohol thunlichst ausschliessenden Ernährung ist ganz besondere Sorgfalt zuzuwenden; an den Table d'hôtes der zahlreichen Restaurants in Saigon herrscht die französische Küche mit dem Klima entsprechenden Modificationen vor. Der Gesammteindruck, den die in Saigon lebenden Europäer machen, ist doch der, dass sie unter dem Tropenklima stark leiden.

Das Post- und Telegraphenwesen ist seit 1882 vereinigt. Den Postdienst zwischen Saigon und den Hauptorten der Colonie besorgen die Fahrzeuge der Messageries fluviales. Von diesen Hauptorten wird die Post mit verschiedenen Mitteln des Landpostdienstes weiterbefördert. Das Telegraphennetz der Colonie ist sehr ausgebreitet.

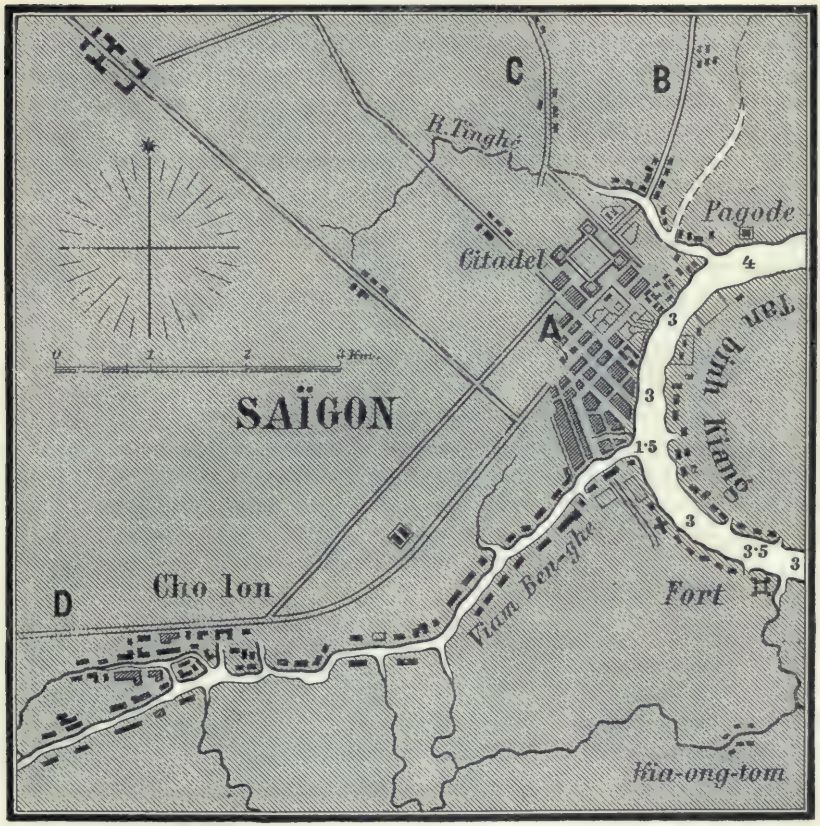
Saigon ist so recht ein Spiegelbild der französischen Colonialpolitik. Der Staat steckt Millionen in seine Colonien, um sie ertragsfähig zu machen und nach Jahrzehnten die Zinsen dieser Anlagen wieder zurück zu gewinnen. Dem Reichthum Frankreichs und der Vorliebe des französischen Volkes entsprechend tragen alle colonialen Einrichtungen den Stempel des Reichthums und der Grossartigkeit an sich.

Die Stadt Saigon wird von den dorfartigen Vorstädten durch Wasserläufe getrennt. Es sind diese: im Norden der Tin-ghé oder Arroyo de l'Avalanche, im Westen der Umfassungscanal, im Süden der Viaim Benghé oder Arroyo Chinois und im Osten der Saigonfluss. Die Arroyos sind Canäle, die zur Verbindung der natürlichen Wasserläufe dienen. Wenngleich die Colonialregierung beim Ausbaue der Landcommunicationen auch überaus thätig vorgeht, so werden doch noch durch lange Jahre die Wasserstrassen für den Binnenverkehr die erste Stelle einnehmen. Die grossen Flüsse, an denen die Handelscentren der Colonie liegen, wie beispielsweise Saigon, theilen das Land gewissermassen in natürliche Verkehrsgebiete. In diesen kommt nun den kleineren Wasseradern und den Arroyos eine wichtige Rolle zu, sie vermitteln den Verkehr mit den Marktorten und den productiven Landesstrecken. Sie haben überdies einen bedeutenden Werth für die Bodenproduction, deren Ertrag sie durch die Bewässerung des fruchtbaren Landes ansehnlich vermehrt haben.

Eine Eisenbahn zwischen Saigon und Mytho, die einzige des Landes, ist von der Colonialregierung am 1. October 1888 in Staatsregie übernommen worden. Diese Eisenbahn führt über das nur 5 *km* von Saigon entfernte Cholon, das mit ersterer Stadt über-

dies durch eine Dampftramway verbunden ist. Cholon wurde 1778 von chinesischen Einwanderern aus Bien-hoa gegründet, ist grossentheils von Chinesen bewohnt und die eigentliche commercielle Hauptstadt von Cochinchina; über die mehrere Kilometer langen Quais gelangen alljährlich viele Millionen Piculs Reis zur Verschiffung.

Saigon (Sonden in Metern).



A Sternwarte, **B** Strasse nach Bien-Hoa, **C** Strasse nach Goviap, **D** Strasse nach Cai-mai.

Der Handelsverkehr Saigons, des für Europa wichtigsten Hafens zwischen Honkong und Singapore, unterlag in den letzten Jahren mannigfaltigen Schwankungen und wies in seiner Totalität oft während zweier aufeinander folgender Jahre Differenzen auf, welche sich bis zu einem Fünftel des Gesammtverkehres erstreckten. Bei der Ausfuhr lassen sich solche Unterschiede auf die Ernteergebnisse zurückführen, zumal Saigon beinahe ausschliesslich Ausfuhrhafen für Naturproducte ist. In der Einfuhr jedoch müssen die merklichen Differenzen auf die jeweiligen Zollmassregeln der französischen Regierung zurückgeführt werden.

Die Ergebnisse der Waaren-Ein- und Ausfuhr in ihren einzelnen Gliederungen sollen hier nach den statistischen Aufzeichnungen des Jahres 1887 zur Besprechung gelangen.

Der Gesammtimport dieses Jahres belief sich auf 11,689.076 Dollars gegen 15,082.816 Dollars des vorhergehenden Jahres, wies also eine Differenz von rund 3,306.000 Dollars auf.

Den weitaus bedeutendsten Theil der Einfuhr repräsentiren im genannten Jahre die Erzeugnisse der Textilindustrie mit mehr als 30% des Gesammtergebnisses.

An erster Stelle stehen Baumwollstoffe im Betrage von 1,886.513 Dollars, diesen reihen sich Seidenstoffe im Werthe von 1,070.364 Dollars an. Dann folgen verschiedene Kleider- (Woll-) Stoffe im Werthe von 377.615 Dollars, endlich Segeltuche und Tauwerk für 133.417 Dollars und Jutesäcke für 116.842 Dollars.

An zweiter Stelle in der Einfuhrsliste der Fabricate stehen Metalle, Metallwaaren und Maschinentheile im Gesammtwerthe von 625.290 Dollars. Darunter sind namentlich hervorzuheben:

	Dollars		Dollars
Eisen verschiedener Sorten . .	149.535	Zink	26.024
Eisenwaaren	136.019	Stahl	14.574
Maschinen- u. Brückenmaterial	139.206	Drahtstiften und Nägel	29.553
Kupferwaaren	120.847	Zinn und Blei	9.532

Ziemlich umfangreich ist ferner der Import von Druck- und Papierwaaren (Bücher), deren Werth sich auf 496.481 Dollars belief.

Von anderen Industrieerzeugnissen ist hervorzuheben der Import von chemischen Producten und Droguen im Werthe von 246.200 Dollars, von Porzellan, Fayence und Thonwaaren im Werthe von 159.202 Dollars, von Glas und Kristallwaaren für 38.995 Dollars und Lampen im Werthe von 123.019 Dollars.

Der Importwerth der Zündhölzchen belief sich auf 114.446 Dollars.

Die Einfuhr der sogenannten wichtigsten Kurzwaaren mag aus folgender Tabelle ersichtlich werden:

	Dollars		Dollars
China-Artikel (umfassend		Bijouterien	19.771
Fächer, Incrustationen, Lack-		Wäscheartikel	46.955
waaren und Kämme)	218.136	Parfumerien	28.892
Holz- und Bambuswaaren . . .	95.098	Seife	19.198
Sonn- und Regenschirme. . . .	51.868	Uhren	30.610
Sattlerwaaren	49.292	Farben	42.857
Pariser Artikeln	41.796		

An verschiedenen Fettstoffen und Oelen importirte Saigon im Berichtsjahre für 121.708 Dollars, Indigo für 47.089 Dollars und Tabak für 134.632 Dollars.

Einen nicht zu unterschätzenden Importartikel bildet Opium, dessen Werth für das Jahr 1887 auf 537.600 Dollars beziffert wird.

Die Einfuhrsliste weist ferner den Bezug von Petroleum im Werthe von 376.090 Dollars auf und verzeichnet eine Steinkohlen- und Coakseinfuhr für nur 72.720 Dollars.

Cement erreichte im Berichtsjahre den ziemlich stattlichen Einfuhrswerth von 111.664 Dollars.

Von massgebender Bedeutung ist ferner der Import von Nahrungs-

und Genussmitteln und Getränken aller Art, welche in ihrem Werthe einen hohen Percentsatz der Gesammteinfuhr in sich schliessen, und mit deren Aufzählung die Einfuhrliste ihren Abschluss finden soll. Unter den importirten Nahrungsmitteln sind zu verzeichnen:

	Dollars		Dollars
Mehl (Weizen in Fässern)	168.304	Saucen	76.767
Verschiedene Esswaaren	134.133	Conserven	68.941
Früchte	126.025	Gesalzene Fische	29.710
Gemüse	122.261	Kaffee	19.306
Nudeln	67.679	Provision	13.228

Daneben als bedeutende Importartikel Zucker im Werthe von 316.764 Dollars und Thee für 448.582 Dollars.

Die importirten Getränke bestanden aus folgenden Artikeln:

	Dollars		Dollars
Wein in Fässern und Flaschen	530.349	Bitter	28.527
Bier	115.129	Champagner in Kisten	13.214
Liqueur und Spirituosen in Kisten und Fässern	113.099	Wermuth	9.748
		Mineralwässer	10.724
Absinth	28.499	Essig	9.651

In der Ausfuhr von Saigon erscheinen, wie schon erwähnt, beinahe ausschliesslich Naturproducte. Die grösste Rolle spielt der Export von Reis und Paddy, der jedoch je nach dem Ausfalle der Ernte ganz erheblichen Schwankungen unterworfen ist. Die Variationen werden ersichtlich aus der Gegenüberstellung der Exportmengen dieser Artikel in den Jahren 1888 und 1889. Während nämlich im Jahre 1888 noch 5,170.032 *q* ausgeführt wurden, fiel der Export schon im nächsten Jahre auf 2,879.196 *q*, so dass der Ausfall nahezu 2·3 Millionen Metercentner betrug. Im letzten Jahre 1890 stieg dieselbe schon wieder auf 5,295.241 *q*. Den stärksten Abnehmer für Reis aus Saigon bildet China mit mehr als der Hälfte des gesammten Erträgnisses. Nach Europa geht im Wege der directen Verfrachtung ein nur verhältnissmässig geringer Theil, dagegen nimmt Singapore beträchtliche Mengen auf, von denen jedoch nur die kleinere Hälfte den Suezcanal passirt, während der Rest nach Java verführt wird.

Der Antheil der verschiedenen Länder an der Reisausfuhr Saigons war im Jahre 1890 folgender: Es gingen nach China 3,490.653 *q*, Philippinen 651.572 *q*, Japan 466.190 *q*, Europa 361.647 *q*, Singapore 256.496 *q*, Tonking 35.861 *q* und Annam 27.959 *q*.

Die Wichtigkeit des Reisexportes für Saigon werden nachstehende Ziffern, welche gleichwie jene der Einfuhr den statistischen Ergebnissen des Jahres 1887 entnommen sind, illustriren.

Die Gesammtausfuhr dieses Jahres bezifferte sich auf 13,004.792 Dollars. Davon entfielen auf Reis und Paddy allein 10.595.867 Dollars, also rund 80% des Totalausfuhrwerthes.

Der nächstbedeutende Ausfuhrartikel sind Fische in getrocknetem oder gesalzenem Zustande. Ihr Exportwerth erscheint für das Berichtsjahr 1887 auf 593.151 veranschlagt.

Die Ausfuhr von Häuten erreichte im gleichen Zeitabschnitte einen Werth von 210.920 Dollars. Es wurden 17—19 Dollars für Kuh- und 9—10 Dollars für Büffelhäute pro Pikul von 60·4 *kg* bezahlt.

Schweine bilden einen, wenn auch nicht bedeutenden Exportartikel Saigons. Im Berichtsjahre belief sich ihr Ausfuhrwerth auf 47.018 Dollars.

Die übrigen Exportartikel Saigons seien mit dem Werthe ihrer Ausfuhr des Jahres 1887 in tabellarischer Uebersicht hier verzeichnet.

Es gelangen zur Ausfuhr:

	im Werthe von Dollars		im Werthe von Dollars
Rohseide	117.475	Coprah	100.107
Seidenabfälle	50.398	Schwarzer Pfeffer	71.329
Seidengewebe	31.750	Gemüse (getrocknet)	42.590
Baumwolle mit dem Samen	73.824	Schweinefett	45.781
„ ohne „	26.300	Cocosnussöl	21.568
Reismehl	105.176		

ferner in geringeren Werthmengen Kardamomen, Fischleim, Gummigutti, Hörner und Strohmatten.

Von den ausgeführten Waaren (Reis ausgenommen) ging beinahe die Hälfte nach Singapore, ein grosser Theil nach China, Annam und Tonking, und nur geringe Mengen nahmen ihren Weg direct nach Europa.

Die industrielle Thätigkeit ist in Saigon auf die Reismühlen-Industrie beschränkt, welche einen immer lebhafteren Aufschwung nimmt.

Der Schiffahrtsverkehr im Hafen von Saigon, für welchen bereits neuere Daten vorliegen, war im Jahre 1889 folgender: Es liefen im Ganzen 370 Dampfer mit 446.011 *T* ein.

An Segelschiffen verkehrten 9 britische mit zusammen 11.749 *T* und 1 deutsches mit 896 *T*.

Der Postverkehr mit Europa wird durch die Dampfer der Compagnie des Messageries maritimes besorgt. Saigon ist auch Station der Peninsular and Oriental Steam Navigation Cy. und des Norddeutschen Lloyd.

Zwischen Saigon und Bangkok lässt die Compagnie Nantaise einen subventionirten Dampfer laufen, der monatlich eine Reise macht.

Mit Cambodja ist Saigon zweimal wöchentlich durch Schiffe der Messageries fluviales in Verbindung; dieselbe Gesellschaft unterhält einen wöchentlichen Binnenverkehr mit Siam, der jedoch während der Zeit des niedrigen Wasserstandes, d. i. vom 15. Jänner bis Ende Juli, unterbrochen werden muss. Mit Annam und Tonking besteht eine regelmässige Dampferverbindung, desgleichen wird eine solche mit China, Japan, Manila, Java und Europa durch die Dampfer der Messageries maritimes hergestellt.

Von Saigon gehen Kabel der Eastern Extension Australasia and China Telegraph Cy. nach Singapore, Hué und Hongkong, Landtelegraphen nach Hué und Bangkok.

Die Abwicklung der Geldgeschäfte des Handels besorgen in Saigon mehrere Filialen bedeutender Banken. Die wichtigsten derselben sind jene der Indochinesischen Bank und der Honkong and Shanghai Banking Corporation. Erstere Bank wurde im Jänner 1875 mit einem Capitale von 8 Millionen Francs errichtet; Sitz der Centralleitung ist in Paris, Saigon und andere wichtige Hafen Ostasiens haben Filialen dieser Bank.

In Saigon unterhalten Consulate: Belgien, Dänemark, Deutsches Reich, Grossbritannien, Italien, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Siam, Spanien, Vereinigte Staaten von Amerika.

Bangkok.

Die Haupt- und Residenzstadt des Königreiches Siam, Bangkok, die „Stadt der wilden Oelbäume“, liegt auf 13° 38′ nördl. Br. und 100° 34′ östl. L. zu beiden Ufern des Menam-Flusses, 63 *km* von dessen Mündung.

Der Fluss ist nur für Schiffe von 350 Tonnen bis zur Stadt fahrbar, weil an seiner Mündung eine Barre liegt, deren Tiefenverhältnisse Schiffen mit grösserem Tiefgange das Anlaufen von Bangkok verwehren und diese zwingen, auf der Rhede vor der Barre zu ankern. Nächst der Barre ist in einem hölzernen, auf Eisenpfählen erbauten Hause ein Leuchtfeuer untergebracht, das mit dem Telegraphenamte von Paknam (7000 Einw.) in telephonischer Verbindung steht. Von letzterem Orte werden Depeschen über die Ankunft von Schiffen nach Bangkok telegraphirt.

Die Fahrt im Menam bis Bangkok ist überaus interessant und reich an landschaftlichen Reizen. An der westlichen Seite der Flussmündung erstrecken sich mächtige Mangrovewaldungen, wenige Kilometer von der Mündung entfernt, am linken Ufer des Flusses, liegt die bereits erwähnte Ortschaft Paknam, nach welcher auch die Rhede vor der Barre benannt wird. Paknam ist die Zollstation für die flussaufwärts fahrenden Schiffe. Am Ufer schwimmen auf Flössen errichtete hölzerne Häuser mit hohen Giebeln; von den auf festem Lande erbauten Häusern Paknams fällt das Post- und Telegraphenamt auf; ein modernes und gut armirtes Fort beherrscht an dieser Stelle den Fluss. Nach Paknam und bis Unter-Paklat breiten sich Zuckerplantagen und Reisfelder aus, zwischen Unter-Paklat und Ober-Paklat bildet der Strom fast einen Kreis und fliesst an prächtigen Orangenhainen vorüber. Eine vortreffliche Kunststrasse, Chawen Krung genannt, verbindet die letztgenannten Orte mit der Hauptstadt.

Flussaufwärts von Ober-Paklat dehnen sich am linken Ufer Reisfelder aus, während das rechte Ufer mit Cocos- und Betelnussbäumen bepflanzt ist.

Die äussersten südlichen Ausläufer des Stadtgebietes von Bangkok sind die am Flussufer vorgeschobenen Docks und Werften, sowie die Consulate und zwei Forts. Die vor der Stadt ankernden Schiffe finden daselbst eine grosse Zahl von Anlegetreppen, welche fast bei jedem der unmittelbar am Flusse liegenden Häuser angebracht sind, sowie auch ein reichhaltiges Material von Flottanten aller Arten und Grössen, die zur Vermittlung des Personen- und Waarenverkehres zwischen Schiff und Land dienen.

Aus dem kleinen Dörfchen, das sich einst an dieser Stelle befand, ist infolge des im Jahre 1769 erfolgten Auflassens der alten Residenzstadt Si Ayo-Phaya, die derzeit grösste Stadt Hinterindiens entstanden. Der einheimische Name der ehemaligen Königsstadt ist auf Bangkok übergegangen, das in officiellen Acten noch jetzt als Li Ayuthia Maha (grosse königliche Stadt der Engel) bezeichnet wird.

Der mächtige Menamfluss, sowie ein Netz von kleineren Armen desselben und von Canälen durchziehen als Hauptcommunicationen die ganze Stadt, die deswegen von Vielen mit Venedig verglichen wird. An diesen Wasseradern liegen zahllose, unansehnliche Bambushütten als Wohnstätten der ärmeren Bevölkerung; die Häuser der wohlhabenderen Classen liegen zumeist inmitten von Gärten und sind aus Holz oder Bambus auf Pfählen erbaut, so dass man zur Veranda auf einer Treppe emporsteigt. Steinmateriale wird zu Wohnhäusern nur von den Europäern, und zu den Klöstern und den königlichen Palästen verwendet; alles Uebrige, auch der Bazar, der nicht auf Pfählen, sondern auf festem Boden erbaut ist, macht keine Ausnahme von der allgemeinen Bauart, alle Privatgebäude aus Holz, vorzugsweise aus Bambus zu construiren.

Unter den Wohnhäusern gibt es hier wie auch in Paklat schwimmende, die mitunter sogar ein Stockwerk besitzen; sie werden an eingerammten Pfählen festgebunden und sind gegen das Wasser zu offen.

Diese Häuser gestatten den Besitzern, ihren Wohnort mit Leichtigkeit zu verändern, indem sie sich mit ihrem Hause einfach durch die Strömung zu einer passenden und noch unbesetzten Stelle im Flusse treiben lassen. Diese Wasserwohnungen sind zumeist Werkstätten oder kleinere Verkaufsläden und tragen daher in hervorragender Weise dazu bei, den Fluss, auf welchem der ganze Marktverkehr stattfindet, überaus bunt und rege zu beleben. Diese grosse Rührigkeit des Verkehres wird nur dann für kurze Zeit gehemmt, wenn ein Staatsboot (kenntlich an seinem hohen und reichverzierten Buge) durch die betreffenden Wasserstrassen fährt.

Der Bazar Sampeng wird durch eine gerade und schmale, sehr

lange Strasse gebildet, die sich von den Wohnstätten der Europäer bis zur sogenannten Königstadt erstreckt. Der Bazar enthält in bunter Folge die verschiedensten siamesischen, chinesischen und europäischen Erzeugnisse, doch keineswegs werthvolle oder kunstreiche Gegenstände, so dass der Gesammteindruck, den der Bazar bietet, ein fast ärmlicher genannt werden muss. An eine grössere Anzahl von Verkaufsläden mit gewöhnlichen Esswaaren (zumeist Reis, Obst und Fische) reiht sich der etwas elegantere Theil des Bazars, woselbst hauptsächlich Industrieproducte des Landes, als Matten, Thongeschirre und Messinggefässe, feilgehalten werden. Ueberaus häufig sind Niederlagen von Buddha-Figuren und anderen Götzenbildern; die Chinesen verkaufen ihre heimatlichen Erzeugnisse, nicht selten aber auch allerlei Tand europäischer Provenienz. Wo das Gedränge des ohnehin sehr belebten Bazars ein noch lebhafteres wird, findet man Spielhäuser, die zumeist von Chinesen, jedoch auch von den eingeborenen Landeskindern besucht werden.

Besonders zahlreich und sehenswürdig sind die Tempel Bangkoks, deren zahllose schlanke, oft reichvergoldete Thürmchen — Pratschedis — hoch über die aus Holz oder Palmstroh bestehenden Giebeldächer emporragen. Die Tempel — Wats — sind in ihrer Anlage ziemlich gleichförmig, ein Unterschied besteht zumeist nur in ihren Dimensionen. An reicher und prunkvoller Ausstattung aber überbieten sie sich gegenseitig. Die Gebäudecomplexe der Wats sind von hohen Umfassungsmauern umgeben, längs welcher sich freskengeschmückte Säulenhallen befinden. Der eigentliche Tempel, ein rechteckiges Gebäude mit hohem Dache und von kleineren Gebethallen, Bibliotheken und Pratschedis umgeben, befindet sich zumeist in der Mitte der ganzen Anlage. Diese Pratschedis sind thurmartige Bauten von Kegel- oder Pyramidenform, welche in feine und lange Spitzen auslaufen. Sie besitzen reichen ornamentalen Schmuck und bilden Reliquienschreine, oder sind auch Wahrzeichen der Aschenurnen hervorragender Persönlichkeiten.

Das Dach eines Tempels ist ein drei- bis vierfaches, mit schön geschwungenen Firsten und reich ornamentirten Giebeln geschmückt; die Aussenwände und die Thore tragen reiche Vergoldungen. Das Sanctuarium wird besonders reich ausgestattet, künstlerische Mosaiken aus Gold, Glas und farbigem Thon, sowie prächtige Fresken verzieren dasselbe. Inmitten des Sanctuariums befindet sich fast immer eine riesige, reich vergoldete Buddha-Statue, und der Boden um dieselbe herum ist mit Silbermatten belegt.

Die ausgedehnteste Tempelanlage ist die von Wat Poh, die sich in der Nähe der königlichen Residenz befindet und durch eine schwer übergoldete Buddha-Figur in liegender Stellung auszeichnet. Besonders bemerkenswerth ist auch die Wat Tscheng mit einem stattlichen Thurme, Prabang genannt, der etwa 100 *m* hoch und ausserordentlich geschmackvoll ausgeführt ist. Da er weithin sichtbar ist, bietet er auch von seiner obersten Galerie eine prächtige Aussicht über ganz Bangkok und die Umgebung der Stadt. Der Grundriss des Thurmes ist quadratisch mit eingezogenen Seiten; an dem sich allmälig verengenden Thurme steigt eine Galerie über der anderen empor, welche alle von Dämonen und fabelhaften Thieren getragen erscheinen, während die Nischen mit allegorischen Figuren reich besetzt sind. Den gleichmässigen Mittelbau krönen vier Thürmchen, deren Nischen durch dreiköpfige Elefanten verziert werden. In der Mitte zwischen den Thürmchen ragt die eigentliche, cannelirte und im Querschnitte runde Thurmspitze empor, die sich nach oben kuppelförmig abschliesst. Man glaubt beim ersten Anblick, dass für diesen Bau kunstvolle Steinmetzarbeit und reiches Mosaik aus edlen Steinen verwendet wurde, überzeugt sich aber bei näherer Besichtigung bald, dass das Baumaterial dieses Tempels nur aus gewöhnlichen Ziegelsteinen besteht und dass die Verzierungen aus Stücken zerbrochener Töpferwaare zusammengesetzt sind. Der Gesammteindruck dieses Tempels, welcher zu den auffälligsten Baudenkmälern Siams gehört, wird durch die bewunderungswürdige Kunstfertigkeit in der Zusammenstellung ein geradezu grossartiger.

Von der übrigen grossen Zahl der Tempel sind noch hervorzuheben: Die Wat Semplin, in welcher eine Fusstapfe Buddhas gezeigt wird, die Wat Ratschagobit mit den Grabdenkmälern der königlichen Kinder, die Wat Sutat mit einer riesigen Buddha-Figur, welcher die überlebensgross dargestellten 72 Jünger gegenübersitzen; schliesslich die an schönen Fresken reiche Wat Saraharom.

Die Königstadt ist ein Complex grösserer und kleinerer Gebäude, die sich innerhalb einer hohen, weissen Umfassungsmauer von etwa einer Seemeile Umfang ausdehnt. Das eigentliche königliche Schloss liegt in der Mitte der Königstadt; südlich von demselben befinden sich verschiedene Gebäude für Staats- und Wirtschaftszwecke, einige Kioske und Gartenanlagen. Auf der östlichen Seite liegt der königliche Tempel, auf der westlichen, gegen das Ufer des Menam zu, der Wasserpavillon und ein Anlegeplatz für Boote. Den zweiten, inneren Schlosshof, der mit Granit- und Marmorfliesen gepflastert ist, be-

Bangkok.

grenzen zu beiden Seiten die alten Audienzhallen, die ein grosses Portal abschliesst.. Den nördlichen Theil der Königstadt nehmen das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, das Museum, die Münze und die Druckerei ein. Die letztgenannten Gebäude bilden den ersten, äusseren Schlosshof. Zahlreiche sonstige Bauten, zumeist an der Umfassungsmauer, dienen zur Kasernirung der Wachmannschaften u. s. w.

Das königliche Schloss ist ein im modernsten europäischen Style erbautes, zweistöckiges Gebäude mit dem landesüblichen hohen Dache. Im unteren Stockwerke befinden sich die Staatsgemächer, im oberen hauptsächlich Veranden und luftige Säle. Der grosse Audienzsaal zeichnet sich durch einen massiven Goldthron mit siebenfachem Schirm darüber und durch die prächtigen, zu beiden Seiten des Thrones angebrachten alten königlichen Waffen aus. Von den alten Audienzhallen, die durch viele alte Gemälde und Fresken verziert sind, ist die Mahaprasat benannte mit reichvergoldeten Säulen und Wänden besonders bemerkenswerth.

Das Museum, das eigentlich zutreffender eine Schatzkammer genannt werden sollte, enthält werthvolle Kunstschätze, eine reiche Sammlung von Edelsteinen und chinesischem Porzellan. In der Nähe des Museums liegen die Stallungen der „weissen“ (eigentlich nur weisslichen) und der Kriegselefanten. Wenngleich sich diese weissen Elefanten einstens in Siam göttlicher Verehrung erfreuten, so hat doch die fortschreitende Aufklärung auch den siamesischen „Köhlerglauben“ zu erschüttern vermocht — der weisse Elefant ist vom Piedestal der Gottheit herabgestiegen und nunmehr eine Rarität geworden, die nur der Tradition halber gehegt und gepflegt wird.

Grossartige Schätze und prächtige Ornamentik finden sich in der Tempelanlage der königlichen Palaststadt. Der Tempel der Kleinodien, Wat Pra Keo, überwältigt durch seine reiche Pracht an Goldmosaik und durch die verschwenderische Herrlichkeit seines Hauptgebäudes, des Pra Ubosat. Der Hauptaltar des letzteren ist mit Gold und Edelsteinen übersäet und von einer Buddha-Figur aus Jaspis gekrönt. Die geschmackvolle Anordnung von Spiegelmosaik auf Goldgrund erzielt hier hervorragend schöne Decorationseffecte. Unweit des Hauptgebäudes liegt das Putabrang Prasat, der Krönungstempel, an welchen sich ein reizender Pavillon, Pramondop genannt, anschliesst. Von der grossen Zahl der Pratschedis dieser Tempelanlage ist die Siratana-Pratschedi unzweifelhaft am schönsten und reichsten; ihre meist glatten Aussenwände sind bis zur Spitze mit Goldmusiv verkleidet.

Die Vorstädte Bangkoks bilden einen ausgedehnten Garten, in welchem die Häuser zerstreut liegen; ausserhalb der Vorstädte breiten sich Palmenhaine und eintönige Reisfelder aus. Südlich von der Stadt liegt der aus neuerer Zeit stammende Lotosgarten und das Palais des Kronprinzen, etwa 60 Seemeilen stromaufwärts Ayuthia, die ehemalige Hauptstadt Siams, die im vorigen Jahrhundert durch die Birmanen zerstört wurde.

Ayuthia liegt auf einer Insel, besteht grösstentheils aus schwimmenden Häusern und beginnt sich wieder zu heben, ohne begreiflicherweise je wieder zu jener Pracht und Bedeutung emporsteigen zu können, von welcher die (jetzt mit Schlingpflanzen reich bewachsenen) Ruinen von Tempeln und Pratschedis ein beredtes Zeugniss ablegen.

Am Ufer eines kleinen Nebenarmes des Menam liegt das königliche Lustschloss Bangba In, von einem prächtigen Parke umgeben, der durch eine grössere Anzahl von Canälen und Teichen verschönert wird. Die Wohnräume des Königs befinden sich in einer durchaus in europäischem Style erbauten und ebenso eingerichteten Villa. Im Parke zerstreut liegen zahlreiche, in allerlei Formen und Stylarten erbaute Kioske und Pavillons.

Die sanitären Verhältnisse Bangkoks sind im Allgemeinen nicht geradezu ungünstige, die Wasserversorgung jedoch auf Cysternenwasser und auf filtrirtes Wasser aus dem Menam beschränkt. Oeffentliche Spitäler bestehen derzeit noch nicht.

Bangkok hat an 400.000 Einwohner, dem Haupttheile nach Siamesen, neben ihnen besonders viele Chinesen, Malaien, Birmanen, Annamiten und Japaner, schliesslich — allerdings noch in relativ sehr geringer Anzahl — auch Europäer. Die verschiedenartigen Nationaltrachten, die nach europäischem Muster gekleideten Polizeibeamten und die mannigfaltigen Uniformen der in Bangkok stationirten Truppen spiegeln einerseits am natürlichsten die sehr gemischte Zusammensetzung der Bevölkerung wieder, führen aber auch andererseits lebhaft vor Augen, welch bedeutende Fortschritte die Nachahmung europäischer Kleidung, Sitten und Einrichtungen bei den Völkern des östlichen Asiens macht — Fortschritte, denen sich auch das Königreich Siam keineswegs verschliesst. Letzteres gilt insbesondere von der bewaffneten Macht, die durchaus nach europäischem Muster organisirt und adjustirt, sowie mit modernen Hinterladergewehren ausgerüstet ist. Die grosse Kaserne, welche 6000 Mann aufnehmen kann, ist luftig gebaut und wegen ihrer tadellosen Ordnung und Reinlichkeit bemerkenswerth.

Vortreffliche Krupp'sche Feldbatterien und eine kleine, aus mehreren Kreuzern, Kanonenbooten und Yachten bestehende Kriegsmarine erhöhen die staatliche Wehrfähigkeit. Dem Umstande, dass die europäischen Mächte ihren Colonialbesitz im östlichen Asien fortwährend erweitern, ist es allein zuzuschreiben, dass die Barre an der Mündung des Menam noch nicht beseitigt worden ist, denn diese Barre ist eben von grossem defensiven Werth, weil sie von grösseren Schiffen nicht passirt werden kann und kleinere Fahrzeuge durch die bestehenden, durchwegs modernen Befestigungen des Menam zurückgewiesen werden können.

Wenngleich Bangkok der einzige Kriegshafen Siams ist, so besteht doch daselbst kein Seearsenal, weswegen die nationale Kriegsflotte hinsichtlich ihrer Reparaturen im Bedarfsfalle auf die Privatetablissements der Hauptstadt angewiesen bleibt. Von solchen Etablissements sind die Bangkok Dock Company und die Siamese Engine Works zu nennen, doch ist die Leistungsfähigkeit der Letzteren eine ziemlich beschränkte.

Bangkok ist der wichtigste Handelsplatz des Landes und für die Europäer von steigender Bedeutung.

Der Gesammthandel von Bangkok während der letzten drei Jahre wird durch folgende Tabelle illustrirt:

	Export	Import
1889	13,717 680 Dollars	9,559.542 Dollars
1888	16,342.020 „	10,872.012 „
1887	15,593.406 „	9,946.218 „

Die ziemlich bedeutende Differenz in den Exportziffern der letzten zwei Jahre ist auf die verminderte Reisausfuhr zurückzuführen, welche im letzteren Jahre einen bedeutenden Ausfall aufwies. Als Folge des Mangels an Regen ging der Preis von Paddy derart in die Höhe, dass er dem Export hinderlich war; überdies waren viele Besitzer durch das Austrocknen der Canäle ausser Stand gesetzt, ihre Reisernte nach Bangkok zu verführen.

Nichtsdestoweniger umfasste die Reisausfuhr von Bangkok im Jahre 1889 noch immer 303.088 Tons (1 $T = 1016{\cdot}06\ kg$) im Werthe von 1,443.328 £, gegen 449.589 T im Werthe von 2,104.849 £ des vorhergehenden Jahres. Davon gingen 69.619 T direct nach Europa, ein grosser Theil nahm seinen Weg nach Californien, der Rest wurde nach Canton verkauft.

Bei weiterer Betrachtung der Ausfuhr von Bangkok stellt sich Holz, und zwar das Holz des Teakbaumes als der nächstbedeutende Exportartikel dar. Es gelangten im Jahre 1889, als dem Berichtsjahre, 43.146 T im Werthe von 254.149 £ zur Ausfuhr, um ca. 15.000 T mehr als im vorhergehenden Jahre.

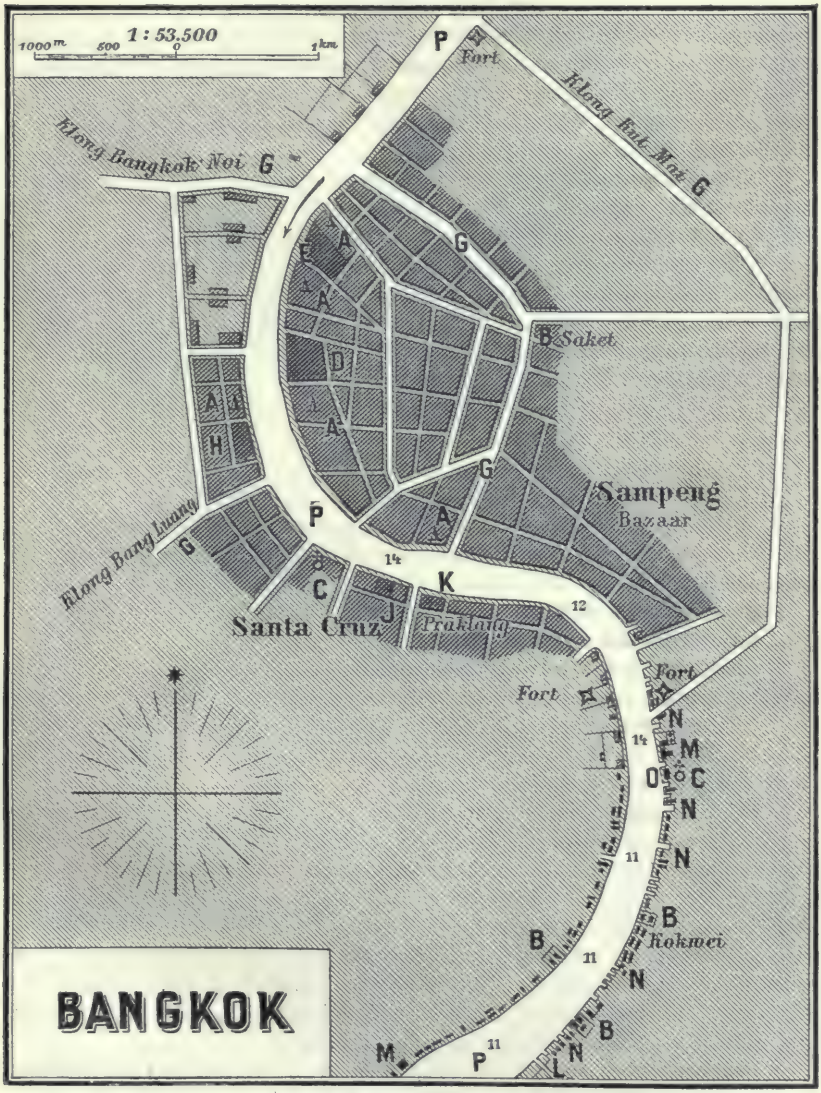
Die der Quantität und dem Werthe nach nächstwichtigen Ausfuhrsgegenstände bilden getrocknete Fische.

Der Export belief sich in den letzten drei Jahren auf

1889	11.807	Tons	im	Werthe	von 89.635 £
1888	6.789	„	„	„	„ 84.657 „
1887	6.662	„	„	„	„ 70.180 „

hat also eine stetige Zunahme zu verzeichnen.

Bangkok (Sonden in Metern).



A Pagode, B Buddhatempel, C Kirchen, D Residenz des I. Königs, E Residenz des II. Königs, G Canal, H Palast des Prinzen, J englische Factorei, K Palais des Ministers des Aeussern, L Begräbnissplatz, M Consulate, N Docks und Werften, O Zollamt, P Bangkok-Strom (Me-nam).

Diese getrockneten Fische umfassen nur drei Arten; zwei davon sind Süsswasserfische, die dritte ein Seefisch unter dem Namen „platu“ bekannt, welcher dem Häring gleicht und nur in den Monaten November, December und Jänner gefangen wird. Die Versorgung mit Fischen ist für die Ernährung, sowohl der europäischen wie der eingeborenen Bevölkerung von Bangkok von grosser Bedeutung. Das Fischereirecht in den Binnengewässern ist ein, gewöhnlich einem Siamesen von der Regierung verliehenes Monopol. Derselbe, „Farmer“ genannt, hat nun seine Fischer, die ihm nach der Preislage eine 10%ige Taxe von jedem Fange bezahlen müssen und überdiess verpflichtet sind, ihre Ladungen in der „Farmer Station“ ihres Pachtherrn zu Bangkok zu entladen und zu Markte zu bringen.

Von einiger Bedeutung für den Export von Bangkok ist ferner Pfeffer, dessen Ausfuhrmenge während des Bericht-jahres sich auf 1125 *T* im Werthe von 60.571 £ belief.

Von Interesse ist ferner die Ausfuhr verschiedener Holzgattungen, wie Rosenholz und Sapanholz. Von ersterem wurden im Berichtsjahre ausgeführt 3465 *T* im Werthe von 19.919 £, von letzterem 2027 *T* für 10.910 £.

Die Ausfuhr lebender Rinder spielt eine grosse Rolle im Exporte Bangkoks. Regelmässiger Abnehmer ist Singapore. Der Preis eines guten Rindes stellte sich im letzten Jahre auf 19½ Dollars, etwas mehr als 3 £, frei an Bord gestellt. Die Ausfuhr lebender Rinder hat sich während der letzten fünf Jahre mehr als verdoppelt. So exportirte Bangkok im Jahre

1889	25.770	Stück	im	Werthe	von	51.993 £
1888	27.118	„	„	„	„	60.394 „
1887	15.263	„	„	„	„	32.039 „
1886	14.141	„	„	„	„	31.693 „
1885	12.654	„	„	„	„	26.555 „

Die Ausfuhr von rohen Häuten ist gleichfalls bemerkenswerth. Sie betrug im Berichtsjahre 1227 *T* im Werthe von 31.603 £.

Hervorzuheben ist ferner der Export von Muscheln, der sich 1889 auf 998 *T* im Werthe von 16.855 £ belief.

Einen ganz merkwürdigen Ausfuhrartikel bilden Vogelnester, die ein ganz stattliches Erträgniss liefern, wenn man bedenkt, dass für 7 *T* 13.184 £ erlöst wurden.

Die im Berichtsjahre zur Ausfuhr gelangten Cardamomen werden auf 9503 £ veranschlagt und der Werth aller übrigen nicht speciell benannten Artikel bezifferte sich auf 145.923 £.

Bei Betrachtung der Einfuhr von Bangkok, welche sich vornehmlich aus Industrieerzeugnissen zusammensetzt, findet man Baumwollfabricate an erster Stelle. Im Jahre 1889 wurden nicht weniger als 1,349.476 Stück im Werthe von 356.581 £ importirt. Die letzten Jahre weisen eine stete und beträchtliche Zunahme in der Einfuhr dieser Erzeugnisse auf. Im Jahre 1886 betrug der Einfuhrswerth solcher Waaren 251.860 £, im Jahre 1887 302.746 £, und stieg im folgenden Jahre auf 342.202 £. Die wichtigsten Artikel darunter sind weisse Shirtings, die aus England kommen, und „Chawls“ von Bombay Provenienz, die den Manchester-Erzeugnissen vorgezogen werden.

Daneben werden ansehnliche Quantitäten an Baumwollgarnen bezogen, im Berichtsjahre 4643 Ballen im Werthe von 57.533 £.

Der Import von Seidenwaaren betrug 1889 59.132 Stück für 50.112 £ gegen 80.372 Stück im Werthe von 26.325 £ des vorhergehenden Jahres.

Bedeutend ist die Einfuhr von Porzellanwaaren (China), deren Werth im Berichtsjahre sich auf 128.840 £ gegen 84.740 £ des Vorjahres belief.

Die im Berichtsjahre importirten Eisen-, Stahlwaaren und Maschinen hatten einen Werth von 48.107 £ gegen 14.807 £ des Vorjahres.

An Zündhölzchen importirte Bangkok 1889 8097 Kisten, im Werthe von 26.090 £.

Ein hervorragender Einfuhrartikel ist Opium; die in der Liste ausgewiesenen Mengen kommen ausschliesslich aus Singapore nach Bangkok. Die Opiumeinfuhr der letzten Jahre weist eine wesentliche Steigerung auf. Sie betrug 1886 664 Kisten im Werthe von 62.000 £, 1887 schon 968 Kisten im Werthe von 78.423 £, im Jahre 1888 belief sie sich auf 993 Kisten im Werthe von 82.912 £ und stieg im Berichtsjahre 1889 auf 1035 Kisten im Werthe von 91.274 £. Damit ist aber die Opiumeinfuhr keineswegs erschöpft, da bedeutende Quantitäten auf dem Landwege aus Yünnan und Luang Phrabang eingeführt werden. Grosse Mengen von Opium werden ferner aus den chinesischen Häfen, namentlich durch die aus Hongkong kommenden Segler und durch die den Küstenhandel besorgenden Dschunken im Wege des Schmuggels nach Bangkok gebracht. Die siamesische Regierung macht erst jetzt Versuche, diesem ausgedehnten Schmuggelhandel ein Ende zu machen, und will ein aus Europäern und Chinesen gebildetes Inspectorat mit der Ueberwachung des Opiumhandels betrauen. Die Verpachtung der Zölle auf Opium bildet eine grosse Einnahme der Regierung und ist in der Hand eines aus Chinesen bestehenden Syndicates. Im Jahre 1888 betrug der Pachtpreis 120.000 £.

In der Importliste fällt uns ferner die Einfuhr von Zucker auf, welche die Menge von 2927 Tons im Werthe von 57.375 £ aufweist.

Die Einfuhr von Spirituosen erreichte im Berichtsjahre die Menge von 93.298 Kisten mit einem Werthe von 26.062 £, hat sich also gegen das Vorjahr um 26.000 Kisten vermindert. Der Grund hiefür liegt in der Einführung eines neuen Steuergesetzes, welches am 1. April 1889 in Kraft trat und den Handel sowie den Verbrauch von Spirituosen in Siam wesentlich beeinflusste. Ein durch dasselbe decretirter Einfuhrzoll von 40 bis 50% auf Alkohol machte dem Handel mit „Samshu", einem aus Reis und Melasse erzeugten, bis zu 63% Alkohol enthaltenden chinesischen Getränke, das in Schatou und Schanghai erzeugt wird, ein Ende. Eine kleine Flasche „Samshu", die am Erzeugungsort 1 s. 6 d. kostete, wurde in Siam um 2 s. 5 d. verkauft. Jetzt ist sie mit einem hohen Einfuhrzolle je nach dem Alkoholgehalte belegt, infolge dessen sind die billigen und starken Sorten, die zumeist von der Landbevölkerung consumirt werden, von der Einfuhr ausgeschlossen.

Dagegen ist der Verbrauch von Bier und Wein, welche nur 5% Zoll bezahlen, ein wesentlich grösserer geworden.

Ein bemerkenswerther Einfuhrartikel ist ferner Petroleum. Die erste Petroleumeinfuhr in Bangkok erfolgte im Jahre 1874 mit circa 8000 Fässern, nahm von Jahr zu Jahr zu und erreichte 1889 die stattliche Zahl von 215.680 Fässern im Werthe von 57.515 £., davon waren 135.000 Fässer amerikanischer und 86.680 Fässer russischer Provenienz. Da man zum Heitzen der Dampfmaschinen die Abfälle von Reis und Kohle verwendet, so ist die Einfuhr von Kohle sehr klein.

Wir können die Importliste nicht schliessen, ohne noch der Einfuhr von Juwelen und Schmucksachen zu gedenken, welche im Berichtsjahre einen Werth von 97.235 £ repräsentirten. Der grösste Theil dieser Artikel gehört für

den Gebrauch der Palastdamen. Mit dem Juwelenhandel befassen sich einige Indier aus Bombay und Malayen aus Singapore.

Der Werth aller übrigen nicht speciell benannten Artikel des Jahres 1889 beziffert sich auf 371.871 £.

Die industrielle Thätigkeit in Bangkok beschränkt sich auf eine Anzahl grosser Reismühlen, auf die Herstellung von Spirituosen aus Melasse, welche hauptsächlich aus China importirt wird, auf eine Eisfabrik, auf ein Dockunternehmen, auf ein Eisenwerk und Sägewerke.

Der Schiffsverkehr von Bangkok wird zu vier Fünfteln durch die Engländer besorgt. Die Gesammtzahl der im Berichtsjahre im Hafen eingelaufenen Schiffe belief sich auf 388, davon waren 75 Segler und 313 Dampfer.

Regelmässige Schiffsverbindungen bestehen zwischen Bangkok und Hongkong, sowie zwischen Bangkok und Singapore. Die Linie Bangkok-Hongkong befahren zehn englische Dampfer, von denen sieben Eigenthum der „Scottish Oriental Steamship Company" sind. Der Verkehr zwischen Bangkok-Singapore wird gleichfalls durch englische Schiffe besorgt, vier dieser Dampfer sind Eigenthum der „Ocean Steamship Company". In letzter Zeit sind auch zwei deutsche Dampfer für den regelmässigen Dienst dieser Linie eingestellt.

Ausserdem wird seit 1889 von der französischen Regierung ein Dampfer subventionirt, welcher die ausschliessliche Bestimmung hat, zwischen Saigon und Bangkok in bestimmten Intervallen zu laufen.

Auch die „Peninsular and Oriental Steam Navigation Company" und der „Norddeutsche Lloyd" laufen Bangkok an.

Die ersten postalischen Einrichtungen Siams datiren aus dem Jahre 1884, in welchem eine Stadtpost für Bangkok eingerichtet wurde. Seither wurde das Postwesen durch einen deutschen Postbeamten organisirt, so dass es allen Anforderungen zu entsprechen im Stande ist. Am 1. Juli 1885 ist Siam in den Weltpostverein aufgenommen worden. In telegraphischer Verbindung steht Bangkok durch Landlinien mit Moulmein, Saigon, Chiengmai (an der birmanischen Grenze), Chantaburi, Zimmeh und Paknam. Weitere Telegraphenlinien befinden sich gegenwärtig noch im Baue.

Der Verkehr Bangkoks nach dem Binnenlande beruht bis jetzt allerdings noch auf den althergebrachten Verkehrsmitteln. Doch besteht schon eine Menam Flotilla Cy. und in allernächster Zeit dürfte der Bau verschiedener Eisenbahnlinien in Angriff genommen werden.

An Projectanten und Projecten fehlt es nicht. Englische, französische und deutsche Firmen haben der Regierung eine Anzahl von Plänen unterbreitet, unter denen der eines deutschen Ingenieurs zum Bau einer Eisenbahn von Saraburi nach Korat (eine Entfernung von 160 Kilometern) die meisten Chancen hat, ausgeführt zu werden. In Bangkok selbst wurde im Jänner 1889 mit dem Bau einer Pferdebahn begonnen, welche schon im ersten Jahre ihres Bestehens eine 11%ige Dividende zahlte. Die Concession wurde zwei Regierungsbeamten auf 50 Jahre ertheilt.

In nicht zu langer Zeit wird sich Bangkok der elektrischen Beleuchtung erfreuen. Die Concession wurde der „Siam Electric Light Company" übertragen, einer Gesellschaft, der zwei Prinzen angehören, der eine als Secretär, der andere als Cassier.

Gesandtschaften und Consulate unterhalten: Belgien, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Schweden und Norwegen, Vereinigte Staaten von Amerika.

Manila.

Zu den werthvollsten Perlen der spanischen Königskrone gehört unstreitig Luzon, die hervorragendste unter den nahezu 1000 Inseln, aus welchen die Gruppe der Philippinen besteht. Ihre Hauptstadt, Manila, liegt an der Westküste Luzons, am Ende der tief ins Land einschneidenden Bucht von Manila.

Beim Ansegeln von Manila sichtet man zuerst die vorliegende Punta Capones, dann folgen bis zum Cap Mariveles mit üppigem Grün bewachsene Berge; zwischen dem letztgenannten Cap und der malerischen Insel Corregidor hindurch gelangt man in die geräumige Bucht, die einen Umfang von ungefähr 150 *km* besitzt. In diese Bucht mündet der allezeit genügend wasserreiche Fluss Pasig, der Manila in zwei Theile trennt. Der Pasig ist ein Abfluss der Laguna del Bay und in seiner ganzen Länge bis tief in das Innere der Insel hinein für flach gebaute Fahrzeuge schiffbar. Grössere Seeschiffe müssen vor Cavite ankern, kleinere können auch in den Fluss einlaufen.

Die Errichtung eines neuen, für tiefgehende Schiffe geeigneten Hafens ist links von der Mündung des Pasig projectirt. Zur Bestreitung der Auslagen wird seit Jahren ein erheblicher Zuschlag zu den Zöllen erhoben, aber die Arbeiten gehen nicht vom Fleck.

Die Bai ist zu gross, um sie auf einmal übersehen zu können. Es entspricht daher ihr Gesammteindruck nicht jenem Rufe von Schönheit, der ihr bisweilen zugeschrieben wird. Ueber dem flachen Strande im Osten erheben sich die Gebäude des Seearsenals von Cavite, weiter nördlich erstreckt sich die von zahlreichen Thürmen überragte weisse Häuserlinie der Stadt, die sich von der im Hintergrunde liegenden blauen Bergkette scharf abhebt; doch findet sich nirgends ein landschaftlich schöner oder sonst bemerkenswerther Punkt, an dem das Auge des Beschauers mit Wohlgefallen haften bleiben könnte, obwohl sich noch prächtige Urwälder mit riesigen Bäumen auf der Insel befinden.

Die Philippinen wurden von Magelhaens 1521 entdeckt; aber erst 50 Jahre später von den Spaniern besetzt. Speciell Manila wurde am 19. Mai 1571 von Legaspi, dem Eroberer der Philippinen, an der Stelle der jetzigen kleinen Vorstadt Tondo gegründet und zur Haupstadt der neuen Colonie erhoben; Papst Gregor XIII. verlegte im Jahre 1578 hieher den Sitz eines Erzbischofs.

Die Altstadt Manila, die seither ihre Gestalt fast unverändert beibehalten hat, ist von Don Gomez Damarinas erbaut, der überdies im Jahre 1590 mit dem Baue von Festungswerken begann

Die Geschichte der Inseln und der Stadt Manila berichtet von zahlreichen Conflicten zwischen der geistlichen und weltlichen Gewalt, doch erfuhr dadurch das Werk der Bekehrung der sanften Tagalen keinen Aufschub, die selbst zum Priesterstande zugelassen werden. Manila ist ein Dorado für die katholische Geistlichkeit, und noch heute braucht ein Reisender, welcher das Innere der Inseln besuchen will, die Empfehlung des Generals der Augustiner, denen die Seelsorge übertragen ist, nothwendiger, als die Erlaubniss des Generalcapitäns.

Die reichen Inseln erweckten aber auch den Neid der benachbarten Portugiesen und Niederländer, welche wiederholt die Spanier bedrängten, die sich häufig auch den unvermutheten Ueberfällen grausamer chinesischer Seeräuber zu erwehren hatten.

Im Jahre 1762 erschien plötzlich eine englische Escadre vor Manila, welche der erstaunten Stadt die erste Nachricht von dem zwischen England und Spanien ausgebrochenen Kriege überbrachte und dieselbe zur Unterwerfung aufforderte. Der damalige Erzbischof traf als Interims-Statthalter sofort alle Anstalten zur Vertheidigung der Stadt, zu deren Oberhaupt er vor seiner Flucht den Richter Don Simon de Anda ernannte. Der letztere war ein thatkräftiger und energischer Greis und sammelte zu Bacolor in der Provinz Pampanga eine beträchtliche Zahl von Vertheidigungstruppen, mit welchen er durch 15 Monate allen Angriffen der Engländer standhielt, bis der Friede von Paris die Feindseligkeiten einstellte.

Bis zum Jahre 1785 war Manila den Fremden ganz verschlossen, und selbst der Verkehr mit dem Mutterlande war ein ganz schwacher und ungenügender. Das menschenarme Spanien concentrirte seine Kräfte auf die reichen amerikanischen Colonien, die Philippinen standen nicht im Kreise der ersten Interessen. Alle Jahre verliess ein Schiff, „la nao de Acapulco“ genannt, den Hafen von Manila, um die Erzeugnisse der Inselgruppe in Mexico gegen bare Münze umzusetzen; erst 1789 wurde Manila den Fremden eröffnet, blieb aber noch lange Jahre der einzige Hafen des Archipels, in welchem Fremde Handel treiben durften.

Am linken Ufer des Pasig liegt die Altstadt, das eigentliche Manila, dessen Name auch auf die am rechten Ufer des Flusses liegenden Vorstädte ausgedehnt wird. Die an Bedeutung und Grösse hervorragendste der letzteren ist Binondo, welcher Stadttheil unmittelbar am Flusse liegt und sich von dessen Mündung in nördlicher Richtung hin ausdehnt. Von Binondo aus erstrecken sich strahlenförmig in nördlicher und nordöstlicher Richtung die an der See gelegene Vorstadt Tondo und landeinwärts die Vorstädte Trozo, St. Cruz, Quiapo, St. Miguel, San Sebastian, Tanduay und Sampaloc.

Am linken Ufer des Pasig und ausserhalb der Festungswerke liegen drei kleinere Vororte: Ermita, Malata und Pago, von welchen die beiden erstgenannten an das Meeresufer grenzen. Die 300 Jahre alten Festungswerke, welche die Altstadt umgürten, sind noch vortrefflich erhalten; die Geschütze aber, mit denen sie armirt sind, müssen weniger als den Anforderungen der modernen Kriegstechnik entsprechend, denn als hübsche Museumsstücke bezeichnet werden. Zwei Seiten des Gürtelwalles, von denen eine an den Pasig und die andere an die Küste grenzt, bilden einen spitzen Winkel, in welchem sich das Fort Fuerza de Santiago befindet, das in der Geschichte der Philippinnen mehrmals eine Rolle gespielt hat.

Innerhalb der Festungswerke liegt, wie bereits erwähnt, Alt-Manila, ein heisser und sehr stiller Ort mit geraden, einander rechtwinkelig schneidenden Strassen und viereckigen Plätzen, die durch Statuen und steife Gartenanlagen verziert werden. Die bemerkenswerthesten dieser Denkmale sind eine Magelhaens-Säule und eine Statue der Königin Isabella II. Klöster, Stifte, Regierungsgebäude und Kasernen wechseln hier miteinander ab, doch ist die Bauart der Häuser der häufigen Erdbeben halber eine überaus einfache, die der kirchlichen Bauten fast ganz ohne architektoniche Schönheit oder künstlerischen Schmuck. Luzon ist durchwegs vulkanischer Natur und hat noch viele thätige Vulkane, um Manila herum deren drei. Infolge der beständigen Gefährdung der Häuser durch Erderschütterungen sind die Miethzinse ausserordentlich hohe, der gebotene Comfort ein äusserst geringer; so sind beispielsweise die Dächer trotz der Tropenhitze häufig mit Eisenblech gedeckt und nur der Unterbau der Häuser solid und stark gemauert, die Stockwerke jedoch aus Holz gezimmert. Eine Eigenthümlichkeit sind jedenfalls auch die Fenster, die häufig aus zahlreichen Placunamuscheln zusammengesetzt sind und deshalb auch nicht los cristales, sondern los conchas (Concha=Muschel) genannt werden. Sind die Conchas geschlossen, so macht das Haus einen ungemein trübseligen Eindruck, der durch das Düstere der Innenräume noch verschärft wird. Die Häuser sind auch noch in anderer Beziehung möglichst unbequem, denn während der heissen Jahreszeit, d. i. März bis Juni, bieten sie keinerlei Frische, fängt aber dann die bis September oder October währende Regenzeit an, so weiss man durch drei Monate nicht, welches Zimmer man bewohnen soll, um sich vor dem eindringenden Regen zu schützen.

Ausserhalb der Festungsmauern liegen in unmittelbarer Nähe der Stadt breite Strassen mit schattigen Alleen und weiten luftigen

Plätzen; der Paseo und die Luneta, woselbst die Militärmusik häufig spielt, sind beliebte Spaziergänge.

Zu der Stille der Altstadt contrastirt in hohem Masse das rege Leben auf dem Pasig, an dessen Mündung ein schon lange im Bau befindliches, doch noch immer nicht vollendetes Hafenbassin liegt. An beiden Ufern des Flusses, die bis zur Mündung eingedämmt sind, befinden sich stets lange Reihen von Segelschiffen und Dampfern, die daselbst laden und löschen; grosse, flache Boote mit halbrunden Dächern, die für Waarentransporte auf dem Flusse und gleichzeitig auch als Behausung ihrer Bemannung dienen, sowie eine grosse Anzahl von Lichterbooten u. s. w. sind in steter Bewegung.

Eine stattliche eiserne Brücke führt über den Fluss und verbindet die Vorstadt Binondo mit der Altstadt. In den Hauptstrassen Binondos, speciell in dessen Hauptverkehrsader, der Escuelta, sowie auch in der Calle del Rosario reihen sich Verkaufsläden, Cafés, Hôtels und Werkstätten in bunter Folge aneinander; am Ufer des Pasig befinden sich zahlreiche, dem regen Geschäftsbetriebe der Vorstadt entsprechende Waarenlager, und hier vereinigt sich das ganze commercielle Leben der Stadt. Die luftigen Wagen der Pferdebahn, zahlreiche hübsche Equipagen, nette Lohnfuhrwerke und eine bunte Menge von Fussgängern beleben die breiten Strassen Binondos, das die Altstadt nicht nur an Grösse, sondern auch an Schönheit der Anlage bei Weitem übertrifft.

Unter den zahlreichen kirchlichen Bauwerken Alt-Manilas und Binondos befinden sich mehrere, die Dank ihrer soliden Bauart den zerstörenden Einflüssen der Erdbeben ziemlich gut Stand gehalten haben. Die im Jahre 1578 erbaute erzbischöfliche Kathedrale wurde jedoch zu wiederholten Malen durch verheerende Erderschütterungen zerstört oder beschädigt. Zuletzt im Jahre 1863 fast neu erbaut, musste ihr Thurm nach dem Erdbeben von 1880 gänzlich abgetragen werden. Nebst der Kathedrale sind an hervorragenden Bauwerken noch zu nennen: das Athenäum, das Missionshaus und das meteorologische Observatorium der Jesuiten, das Stadthaus (Palacio del Cabildo Municipal), das Zollamt, das Hospital San Juan de Dios, ferners die Kirchen von Santa Cruz, San Sebastian, San Thomas, San Michael, Santa Elisabeta und San Augustin, sowie schliesslich die Klöster von San Domingo und San Augustin. Es sei hier bemerkt, dass die Intoleranz gegen Andersgläubige in Manila so weit geht, dass der ziemlich zahlreichen protestantischen Colonie der Bau eines Gotteshauses noch nicht gestattet worden ist.

Von dem durchwegs europäischen Aussehen Binondos unterscheidet sich das der übrigen Vorstädte durch tropische Scenerien und durch lange Reihen von Villen und Hütten inmitten saftig grüner Gärten. Besonders auffallend ist in dieser Beziehung Tondo, wo sich an das Chinesenviertel die ausschliesslich von Tagalen bewohnten Quartiere anschliessen, welche durch ihre auf Pfählen ruhenden Hütten mit Palmstrohdach und Mattenwänden lebhaft an die malayischen Ortschaften Sumatras erinnern. Auf den kleinen Esterros (Flüsschen),

Manila (Escuelta).

welche die Vorstädte durchziehen, gleiten rasch und geräuschlos die Piroguen — bancas — der Eingeborenen. Sie bringen Trinkwasser, Gemüse und Obst, vor allem anderen auch ganze Ladungen Arecanüsse, die von den Tagalen in Betelblätter eingeschlagen und leidenschaftlich gerne gekaut werden. Das bedeutendste dieser Flüsschen, der Rio de Binondo, ist geradezu ein Canal, der sich zwischen den Häuserreihen hinzieht und nebst mehreren anderen auch die Esterros de Sibacon und de Tutuban aufnimmt. In den kleineren Vorstädten finden sich zahlreiche Häuschen, die nur aus Bambusrohr und dem

Holz und den Blättern einer cocosähnlichen Palmengattung, daher geradezu kostenlos erbaut werden, weil dieses Baumaterial an den Ufern der Esterros wächst und zu dessen Verbindung keineswegs Nägel oder andere Eisentheile, sondern Streifen von Rotang oder Bambus Anwendung finden.

Das Ziel eines lohnenden Ausfluges ist ein interessanter Kratersee in der Nähe Manilas, welcher den Namen Laguna encantada, d. i. der bezauberte See führt.

Manila hat mit Einrechnung der Vorstädte 250.000 Einwohner, von welchen aber nur 12.000—14.000 in Alt-Manila sesshaft sind. In dieser Viertelmillion Einwohner finden sich beinahe alle Stämme, welche die Philippinen bewohnen, mehr oder minder zahlreich vertreten. Ausser den europäischen Spaniern und den Hios del pays sind in der Stadt noch Chinesen, Tagalen, Igoroten, vereinzelte Negritos, Cagayanen, Ilocanen und Visayas ansässig, so zwar, dass die einzelnen Stämme meistens zusammenwohnen und man gewissermassen ganze Stadtviertel derselben unterscheiden kann. Negritos und Igorotes sind die Ureinwohner der Insel, die Tagalen (auch Naturales und Indios genannt) Nachkommen der mohammedanischen Eroberer malayischen Stammes, welche zwei bis drei Jahrhunderte vor Ankunft der Spanier Luzon in Besitz genommen hatten.

Die Mestizen unterscheiden sich in spanische und chinesische oder Mestizos de Sanglang (Sangley). Erstere sind Abkömmlinge spanischer Väter und eingeborner Mütter; sie gelten als wenig unternehmend und als nicht besonders thätig, während die Mestizos de Sanglang in allen Beziehungen ihren chinesischen Vätern nachgerathen. Bemerkenswerth ist, dass selbst bei Mischlingen aller drei hier vorkommenden Racen (Kaukasier, Mongolen und Malayen) der chinesiche Typus in der Nachkommenschaft durch mehrere Generationen bemerkbar bleibt. Wie an allen Orten ihres Auftretens, so gelangen auch die Chinesen Manilas durch ihren unermüdlichen Fleiss und ihren berechnenden Geschäftsgeist bald zu einigem Reichthume, weshalb sie auch von den Eingebornen als ihre Ausbeuter betrachtet und nur mit Neid angesehen werden. Dessenungeachtet verschmelzen manche seit längerer Zeit in Manila ansässige Chinesen immer mehr mit der übrigen Bevölkerung, und europäisch gekleidete, wenngleich noch bezopfte Chinesen mit dem Amtszeichen der Gobernadorcillos, dem goldknopfigen Stocke, sind keine Seltenheit mehr; auch ist die Gastfreundlichkeit der wohlhabenden Chinesen bekannt und wird oft in Anspruch genommen.

Die europäischen Kreise Manilas scheiden sich in zwei scharf getrennte Gruppen; die eine bilden das Militär, Beamte und Pflanzer, welche durchwegs Spanier, Creolen oder Mestizen sind, und die andere umfasst den Handelsstand, in welchem bei grösseren Firmen Spanier fast gar nicht vertreten sind, Engländern und Deutschen jedoch die Hauptrolle zufällt. Deutsche und Engländer helfen sich über die bestehenden Gegensätze durch eifrige Benützung ihrer behaglichen und gastfreundlichen Clubs hinweg. Gegenstand einer besondern Leidenschaft der Bevölkerung von Manila sind die Hahnenkämpfe, über deren wahrscheinlichen Ausgang umfangreiche Wetten abgeschlossen werden. Die auf dieselben eingehobene Steuer ist nicht unbeträchtlich.

Manila ist Sitz des Statthalters der Philippinen. Dieser, ein Divisions-General der Armee, führt einen überaus langen Titel, an erster Stelle jenen eines Gouverneurs und General-Capitäns der Colonie, sowie auch der Marianen- und der Carolinen-Inseln; er ist der oberste Chef der Regierungsämter und der bewaffneten Macht, doch ist sein Wirkungskreis bedeutend eingeengt. Einerseits ist ihm ein Verwaltungsrath (Real audiencia) beigegeben, der aus dem commandirenden Admiral der Station und aus den obersten Spitzen der Kirchen-, Gerichts- und Civilämter besteht, andererseits muss er für alle Entscheidungen von einiger Bedeutung die Genehmigung der Madrider Regierung einholen.

Von den Unterrichtsanstalten Manilas ist an erster Stelle die Universität zu nennen. Diese, la real y pontificia Universidad de Santo Tomás de Manila, wurde 1619 als Colegio de Santo Tomás von den Provinzialen des Ordens del Santisimo Rosario gegründet und 1785 durch König Karl III. zu einer königlichen Anstalt erhoben, wobei deren Rechte jenen der Universitäten des Königreiches Spanien gleichgestellt wurden. Durch lange Jahre eine vorwiegend theologische Unterrichtsanstalt ist sie seit dem 29. October 1875 gleich der Universität von Madrid organisirt und seit 1879 durch Aggregirung von Cursen für Geburtshilfe, sowie für pharmaceutische und ärztliche Gehilfen erweitert. Die Hörerzahl der einzelnen Facultäten schwankt zwischen 120 und 180, die Anzahl der Graduirungen aber ist eine auffallend geringe. Insbesondere scheint der Doctorstitel der juridischen und der medicinischen Facultät selten ertheilt oder selten angestrebt zu werden. Das 1640 gegründete Colegio San Juan de Letran ist das Gymnasium Manilas, das Real Colegio de senoritas de Sta Isabel besorgt den höheren, von barmherzigen Schwestern geleiteten Unterricht der Mädchen. Das Ateneo municipal der P. P. Jesuiten ertheilt

einen allgemeinen Unterricht, besitzt einen commerciellen Specialcurs und zeichnet sich durch ein gut eingerichtetes physikalisches Cabinet und ein reichhaltiges naturwissenschaftliches Museum aus. Zu nennen sind ferner die nautische Academie und eine Ackerbauschule. Der botanische Garten ist wenig bemerkenswerth, das meteorologische Observatorium im Jesuitenconvent von gutem wissenschaftlichen Ruf. Seine Sturmwarnungen haben schon oft grossen Nutzen getragen, Studien über Erdbebenerscheinungen werden daselbst eifrigst durchgeführt.

Die Junta directoria de Obras Pias unter dem Präsidium des Erzbischofs steht den humanitären Anstalten vor. Zu letzteren gehören das Waisenhaus, das im Jahre 1810 gegründete Real hospicio de San José, das Siechenhaus San Lazaro und das Hospital San Juan de Dios de Manila; die beiden letztgenannten Anstalten sind bereits drei Jahrhunderte alt, sowie das als Militärspital verwendete Hospicio San José de Cavite.

Die Garnison der Stadt ist in zwei grossen und mehreren kleinen Kasernen untergebracht. Im Innern der Stadt befindet sich die grosse Artilleriekaserne, in welcher ein ganzes Regiment liegt, in nächster Nähe derselben sind ein Munitionsdepôt, ein Munitionslaboratorium und eine grössere Werkstätte zur Vornahme von Reparaturen an Geschützen. Die im Barakenstyle angelegte Infanteriekaserne liegt ausserhalb der Stadt im freien Terrain. Bemerkenswerth ist, dass nur die europäischen Soldaten Betten besitzen, während die eingeborenen sich mit einer einfachen, tagsüber aufgerollten Strohmatte begnügen.

Die Philippinen sind eine Ackerbaucolonie; die heisse Saison dauert hier von März bis Juli; dann beginnen die Regen, welche bis December andauern und die Strassen und Wege fast ungangbar machen.

Unter den Handelsplätzen derselben ist Manila der wichtigste und vermittelt den grösseren Theil des Aussenhandels der Inseln.

Von den vornehmsten Producten der Inseln, welche den Gegenstand der Ausfuhr bilden, gelangten folgende Quantitäten über Manila zur Verschiffung:

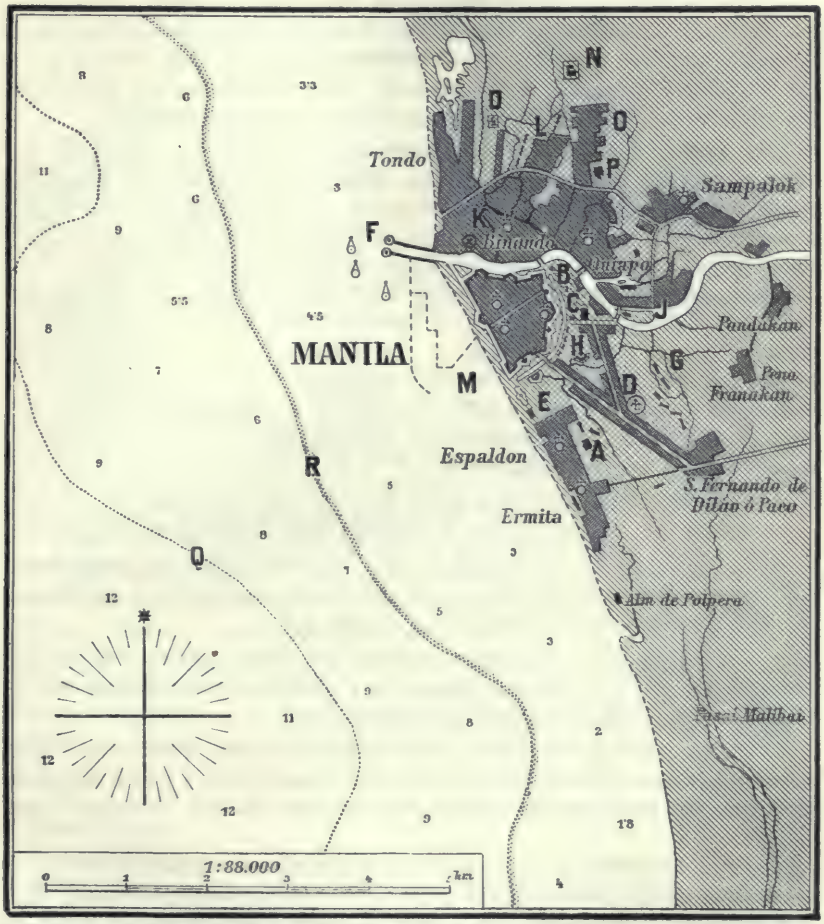
Der Export von Zucker als dem quantitativ stärksten Ausfuhrartikel belief sich im Jahre 1890 auf 2,360.442 Piculs oder 149,297.956 *kg*, während im Jahre 1889 nur 99,337.239 *kg* zur Ausfuhr gelangten. Der Hauptabsatz von philippinischem Zucker erfolgt gegenwärtig nach Nordamerika, welches zwei Drittel der gesammten Ausfuhr, zumeist trockenen Zucker bezieht.

Für Manila-Hanf, gewonnen von der Abacastaude, weist Manila die beträchtliche Ausfuhrmenge von 1,004.310 Pic. = 63,522.608 *kg* für das Jahr 1890 auf. Im Jahre 1889 wurden nur 62,351.486 *kg* verschifft.

An dritter Stelle steht in der Ausfuhr Tabak, dessen im Jahre 1890 verschiffte Quantitäten gegen das vorhergehende Jahr eine nicht unbedeutende Verminderung auf 178.267 *q* gegen 213.161 *q* verzeichnen.

Neben Tabak bilden Cigarren, die in Manila selbst erzeugt werden, einen lebhaften Exportartikel. Im Jahre 1890 wurden nicht weniger als 109 Millionen Stück exportirt.

Manila.



A Sternwarte, **B** Botanischer Garten, **C** Militärspital, **D** Friedhöfe, **E** Exercierplatz, **F** Leuchtfeuer, **G** Tanque, **H** Bateria de Carlos IV, **J** Isla de Convalescencia, **K** Fuerzo St. Jago, **L** Isla de Trozo, **M** neuer Hafen (im Bau), **N** Leprosen-Spital. **O** Dulumbate, **P** Carcel, **Q** 10 Meterlinie, **R** 5 Meterlinie.

Den nächst stärksten Export verzeichnet Kaffee, wovon 1890 nur 76.771 Pic. 4,645.766 *kg* gegen 5,985.326 *kg* des Vorjahres ausgeführt wurden.

Farbhölzer verzeichnen im Jahre 1890 eine Exportmenge von 45.050 Pic. oder 2,849.412 *kg*.

Unter den übrigen Ausfuhrartikeln desselben Jahres verdient noch Indigo mit der Quantität von 395 Pic. oder 24.984 *kg* genannt zu werden.

Andere Ausfuhrartikel Manilas bilden, allerdings in geringeren Mengen, Büffelhäute und -Hörner, Bauhölzer, Cocosnüsse, Copalgummi und Perlmutter.

Dagegen spielt die Ausfuhr von Edelmetallen eine grosse Rolle. Der Werth des beispielsweise im Jahre 1887 zur Ausfuhr gelangten Goldes in gemünztem Zustande belief sich auf 834.914 Doll. und der des gemünzten Silbers auf 1,115.876 Doll.

Die Philippinen erhielten nämlich im Jahre 1857 ein eigenes Münzsystem, bei gleichzeitiger Einrichtung einer Münze. Durch den beträchtlichen Goldvorrath im Lande veranlasst, wählte man die Goldwährung. Seit 1862 wurden jedoch auch Silbermünzen geprägt, und gegenwärtig haben inländische und ausländische Silbermünzen die Goldmünzen vollständig aus dem Verkehre verdrängt.

Bezüglich der Einfuhr von Manila fehlen uns speciellé statistische Aufzeichnungen. Die vorhandenen Ausweise umfassen den Import der Philippinen überhaupt und reichen auf das Jahr 1887 zurück. Der Gesammtwerth dieser Einfuhr betrug 16,530.296 Doll., wovon die grössere Hälfte auf den Hafen Manila entfiel.

Die wichtigeren Importartikel veranschaulichen folgende Tabelle:

Baumwollgewebe aller Art	4,626.387 Doll.	Chemikalien, Droguen etc.	481.150 Doll.
„ gemischte	313.004 „	Papier jeder Art	239.193 „
Garne	673.300 „	Schirme	375.544 „
Seidenwaaren	385.635 „	Steingut	131.692 „
Wollwaaren	135.428 „	Eisen u. Eisenwaaren etc.	613.657 „
Stroh- und Filzhüte . .	318.204 „	Zündhölzchen	270.259 „
Möbel aller Art	284.501 „		

Unter den Nahrungsmitteln spielt Reis die erste Rolle mit einem Werthe von 2,355.431 Doll., daneben Mehl für 523.362 Doll., Conserven für 535.348 Doll.

In der Einfuhr von Getränken ist Wein an erster Stelle mit einem Werthe von 1,317.332 Doll. zu nennen. Bier verzeichnet einen Importwerth von 107.976 Doll. und Spirituosen einen solchen von nur 71.563 Doll.

An der Einfuhr participirten England und Indien mit 6·3 und 5·1 Mill. Doll., Spanien mit 2·5 Mill. und Saigon mit 1·1 Mill. Der Rest vertheilt sich auf Amerika, Deutschland, Frankreich und China.

Von der Ausfuhr des Jahres 1887, welche auf rund 25 Mill. Doll. veranschlagt ist, gingen Waaren für 11·7 Mill. nach Amerika, für 6·9 nach Indien und Hongkong, 3·6 nach England und 2·3 nach Spanien als den stärksten Absatzgebieten.

Die industrielle Thätigkeit in Manila ist eine ziemlich lebhafte. In erster Linie ist die Fabrication von Cigarren zu nennen, deren Ausdehnung durch oben angeführte Exportziffer von fertigen Cigarren beurtheilt werden kann. Es besteht eine Reihe grösserer, von Europäern angelegter Fabriken. Ihre Erzeugnisse werden immer besser, und die Manila-Cigarren erobern allmälig wieder ihren alten Ruf.

Seit mehr als einem Jahrzehnt besteht daselbst eine grosse englische Zuckerraffinerie und im Jahre 1890 wurde in Manila eine grosse Bierbrauerei dem Betriebe übergeben. Die Qualität des von derselben erzeugten Bieres ist jedoch eine sehr mittelmässige und wird den europäischen Bieren kaum starke Concurrenz machen. Ausserdem gibt es noch Spiritusbrennereien, eine in englischen Händen be-

findliche Tauwerkfabrik, zwei Maschinenfabriken und in der Bucht von Canacao (Bai von Cavite) ein Patentslip und Einrichtungen für Reparatur von Schiffen.

Destillate von ätherischen Oelen aus der Ilang-Ilang-Blüthe werden namentlich von deutschen Apothekern hergestellt. Unter den Flechtarbeiten sind neuerlich Hüte aus Palmenbast und gespaltenem Stuhlrohr ein nennenswerther Ausfuhrartikel geworden, wogegen die recht kunstvoll angefertigten Cigarrentaschen wenig ins Ausland gelangen.

Der Schiffsverkehr von Manila weist für das Jahr 1887 einen Einlauf von 438 Schiffen mit 359.999 Tonnen auf.

Die erste Rolle spielt die britische Flagge, ihr folgen die spanische, nordamerikanische und deutsche.

Der Seeverkehr ist unbeschadet der ungünstigen Hafenverhältnisse ein ziemlich ansehnlicher; er wird in erster Linie durch die Marquez de Campos-Dampfer besorgt, welche in Ostasien unter dem Namen Royal Spanish Mail and Coasting Steamship Company bekannt sind. Diese Dampfer verbinden Manila mit Liverpool und Barcelona, mehrere Dampfer englischer Flagge mit Hongkong, im Anschluss an die Postdampfer der Messageries maritimes. Die Schiffe der ebenfalls englischen Sirap Line berühren Manila auf ihren Fahrten zwischen Antwerpen, England, Singapore und Japan. Gross ist die Zahl der in unregelmässiger Folge ankommenden Dampfer.

Der Postverkehr Manilas erfreut sich Dank seiner tadellosen Einrichtung einer steten Zunahme; die erste Telegraphenlinie wurde 1872 über Cavite nach Corregidor gelegt. Der in den nächsten Jahren folgenden beträchtlichen Erweiterung des Telegraphennetzes schloss sich auch die Einbeziehung der Philippinen ins Welttelegraphennetz an, welche durch die Legung eines Telegraphenkabels zwischen Luzon und Hongkong bewirkt worden ist.

Auch von Manila nach Visyas auf der Insel Iloieo wurde ein Kabel gelegt.

Dem Binnenverkehre dient eine Eisenbahn von Manila nach Dagupan, welche Ende 1890 fertiggestellt und bereits dem Betriebe übergeben wurde. Bei dem Baue derselben waren 5000 Menschen beschäftigt.

Die Linie durchschneidet mehrere der reichsten Ackerbauprovinzen, namentlich die blühenden Zuckerdistricte von Bulacan und Pampanga sowie die Hauptreiskammer Pampasinan. Die Rentabilität dieser Bahn, deren Anlage einen grossen Fortschritt bedeutet, ist nicht zu bezweifeln, da in den bevölkerten Provinzen neben dem Güter- sich gewiss auch ein starker Personenverkehr entwickeln wird.

Eine zweite Linie Manila-Antipolo ist projectirt und dürfte bald in Angriff genommen werden.

Die wichtigsten Bankinstitute auf Manila sind: Chartered Bank of India, Australian and China, Banco Español Filipino, Hongkong and Shanghai Banking Cy. Die spanische Bank steht unter Aufsicht der Regierung, welche einen Director bestellt, die Anstellungen genehmigt und den Zinsfuss festsetzt. Sie allein hat das Recht der Notenausgabe; ihr Hauptgeschäft ist das der Depositen, während die englischen Banken im An- und Verkauf von Tratten bedeutenden Umsatz haben. Der Zinsfuss beträgt 5—9 Procent.

In Manila unterhalten Consulate: Belgien, Brasilien, Chile, Dänemark, Deutsches Reich, Canada, Frankreich, Grossbritannien, Quatemala, Italien, Japan, Liberia, Mexico, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, Schweiz, Vereinigte Staaten von Amerika.

Javanische Häfen.

Die wichtigste der holländischen Colonien in Asien ist Java, eine der fruchtbarsten und schönsten Inseln nicht nur Ostindiens sondern der Welt. Wenngleich an Grösse Sumatra, Borneo und Celebes weit nachstehend, ist Java mit seinen 22 Millionen fleissigen Einwohnern dennoch die reichste und am dichtesten bevölkerte Insel des ganzen Archipels. Ihre Nordküste bespült die Javasee, ihre Südküste der indische Ocean. Letztere Küste ist steil und hoch und überhaupt schwer zugänglich, sie besitzt nur wenige Ankerplätze minderen Werthes, von denen Tjilatjap eine Ausnahme bildet; dieser wunderschöne natürliche Hafen hat während der letzten fünf Jahre die Aufmerksamkeit der Handelswelt auf sich gezogen. Die Nordküste ist hingegen niedrig, der Meeresboden dort weicher Schlamm, also guter Ankergrund; mehrere vortreffliche Häfen an derselben sind für die Schiffahrt von grossem Werthe.

Die bedeutendsten und besten dieser Häfen sind die Bantam-Bai, die Batavia-Bai, die Rhede von Samarang und der Hafen von Soerabaya. Die an der Batavia-Bai und an der Bucht von Soerabaya erbauten gleichnamigen Hafenstädte sind die Handelscentren der Insel und als solche für den Handels- und Schiffahrtsverkehr des hinterindischen Archipels von grosser Bedeutung.

Batavia.

Die Hauptstadt der gesammten niederländischen Besitzungen in Ostindien und das Emporium des niederländisch-asiatischen Handels ist Batavia. Sie ist am westlichen Ende der Nordküste von Java, unter 6° 8′ südl. Breite und 106° 49′ östl. Länge von Greenwich, an einer breiten und geräumigen Bai erbaut; das Weichbild der Stadt wird durch das Canalnetz des Tjiliwong (Jiliung), eines schmalen und seichten Wasserlaufes, sowie auch anderer benachbarter Gewässer durchzogen. Der Tjiliwong kann nur durch unausgesetztes Baggern für kleinere Fahrzeuge fahrbar erhalten werden.

Ein Häuptling von Djakarta, Vasall des Bantam'schen Reiches, verkaufte im Jahre 1611 ein Grundstück am östlichen Ufer des Tjiliwong für circa 3000 Gulden an den holländischen Generalgouverneur Pieter Both, der daselbst im Jahre 1614 den Grundstein zu einer Factorei legte, welche den Namen Nassau erhielt. Der vierte Generalgouverneur, J. Pieter Koen, benannte die Niederlassung zuerst nach seiner Vaterstadt Nieuw Hoorn und später, über Anordnung der

Batavia (Waterloo Plein).

niederländisch-ostindischen Compagnie, „Batavia". Koen machte sich für die junge Colonie in vieler Hinsicht sehr verdient, seine Energie und Thatkraft stehen gewiss ausser jedem Zweifel, das Monument, welches ihm später in Weltevreden errichtet wurde, verdient er jedoch weder als Gründer der Stadt, noch als Mensch (Ambon'scher Mord, Kortenhoef-Sara Spett).

Die erste Schule der Stadt wurde 1625 erbaut, die erste Rathssitzung fand 1627 in dem neu erbauten Rathhause statt. Generalgouverneur v. Diemen baute ein Gymnasium und die Kruiskerk (Kreuzkirche), auch hinterliess er der Stadt nach seinem Tode eine grössere

Summe zum Baue einer zweiten Kirche. Unter seinen nächsten Nachfolgern ging die Ausdehnung der Stadt rasch vorwärts, die Amanus-Gracht, das Molenvliet und der Antjol'sche Canal wurden gegraben. Ursprünglich in Form eines länglichen Vierecks mit fünf Thoren erbaut, von welch letzteren die Vierkantspoort bis auf den heutigen Tag erhalten geblieben ist, zählte die Stadt zu Anfang des XVIII. Jahrhunderts bereits drei grössere Vorstädte. Die Geschütze des „Kasteels" bestrichen dazumal die Rhede, doch rückte der Strand seither durch die Anschwemmungen des Tjiliwong jährlich um 7—8 *m* in die See vor, so dass die Stadt jetzt schon 4 *km* von der See entfernt ist.

Der Zuckerbau nahm gleich im Anfange einen grossen Aufschwung, ging jedoch nach und nach wieder ein, bis (1709) die Plantagen von Chinesen übernommen wurden. Letztere bemächtigten sich übrigens auch schon damals eines Theiles des Handels und der Küstenschiffahrt, indem sie Europäer und Javaner durch ihre billige Arbeit verdrängten.

Die Bai ist gegen die offene See durch viele Inseln und Bänke geschützt und insoferne ein guter Ankerplatz für tausend und mehr Schiffe. Aber die grosse Anzahl der im Laufe der Zeiten angelegten und vom Tjiliwong gespeisten Gräben schwächten diesen Fluss, welcher, als die versuchte Zuleitung des Tjidani und des Angki resultatlos blieb, nicht mehr die Kraft besass, den Unrath der Stadt der See zuzuführen, dafür aber an seiner Mündung eine grosse Schlammbank ansetzte und die Tiefen in der Bai überall verringerte. Ueberdies wurde Batavia durch diese Anschwemmungen höchst ungesund, so dass man es lange Zeit hindurch als „Kirchhof der Europäer" bezeichnete.

Generalgouverneur Daendels liess 1808 die Befestigungswerke abtragen; er verlegte den Sitz der Regierung nach dem 6 *km* landeinwärts, höher und gesünder gelegenen Weltevreden. Seither bauten sich die wohlhabenderen Einwohner der Stadt gegen Weltevreden zu an, und auch eine andere, ebenfalls höher gelegene Stelle, der Konings-Plein, wurde mit regelmässigen Strassen angelegt. Auch die Sanirung der alten Stadt selbst konnte durch jahrelange Mühe und Ausdauer, durch Bohrung artesischer Brunnen, sowie durch den Bau von Dämmen und Canälen schliesslich erreicht werden; demungeachtet gerieth sie immer mehr in Verfall.

Die wiederholten Blokaden durch englische Flottenabtheilungen (1800 und 1806), sowie die widerstandslose Einnahme der Stadt durch englische Truppen (1811) blieben auf Batavia, das nach dem

Frieden von 1816 wieder den Holländern zurückgegeben wurde, ohne schädigenden Einfluss. Desgleichen berührten auch die Niederwerfung des Aufstandes Dieppo Negoros (1825—1830) und der Heereszug gegen den Sultan von Bali (1849), die sonst schwere finanzielle Schäden mit sich brachten, die Entwicklung der Hauptstadt in keiner Weise.

Batavia zerfällt in 7 Bezirke, deren erster die alte Stadt und die angrenzenden Vorstädte in sich begreift.

Die alte Stadt ist trotz ihres sonstigen Rückganges doch noch immer Sitz des gesammten Handels geblieben. Längs der mit Lastbooten bedeckten und von schattigen Bäumen eingefassten Canäle ziehen sich Bauten in holländischem Style hin, welche vielfach an die Grachten Amsterdams erinnern. Alt-Batavia besteht zumeist nur aus Schreibstuben, Magazinen und Speichern der Kaufleute und Handels- und Schiffahrtsgesellschaften und den Aemtern der Consulate, sowie aus den Wohnungen der Eingeborenen, Chinesen und Mischlinge; hier befinden sich überdies noch das 1652 erbaute Stadhuis mit den Amtslocalen des Residenten und der Polizei, das Justizpalais, das meteorologisch-magnetische Observatorium, das Hafenamt, die alte Kirche Buitenkerk, die Börse, die Bureaux zahlreicher Dampfschiffahrtsgesellschaften und der chinesische Club. Am grossen Canale Kali Besar befinden sich das Gebäude der Java-Bank, deren Noten von der Regierung garantirt und als Papiergeld im Umlaufe sind, ferners die meisten grossen Handelsfirmen und die Mehrzahl der Consularämter.

Die Häuser der alten Stadt sind unzweckmässiger Weise nahe aneinander und hoch gebaut, auch zumeist mit Glasfenstern geschlossen und haben Kupferdächer. Besondere Sehenswürdigkeiten finden sich hier nicht. In der Nähe des Pinangthores, des letzten Wahrzeichens der einstigen kurzen portugiesischen Herrschaft (um 1590), liegt eine alte Kanone, bei der die Javanen opfern (besonders die kinderlosen Frauen, welche dadurch ihre Fruchtbarkeit zu fördern vermeinen). Bei der Buitenkerk liegt das Denkmal des Verräthers von Batavia, Pieter Elberfeld, der 1722 hingerichtet wurde. Eine Steinplatte trägt die Inschrift, dass auf dieser Stelle „bis in Ewigkeit“ nicht gebaut werden darf.

Zu den Vorstädten des ersten Bezirkes gehört die arabische an der Rua Malaka. Holländische Häuser wechseln hier mit leichten Hütten aus Bambusrohr ab, Araber und Mauren treiben daselbst Handel mit Gold, Silber, Perlen und Edelsteinen.

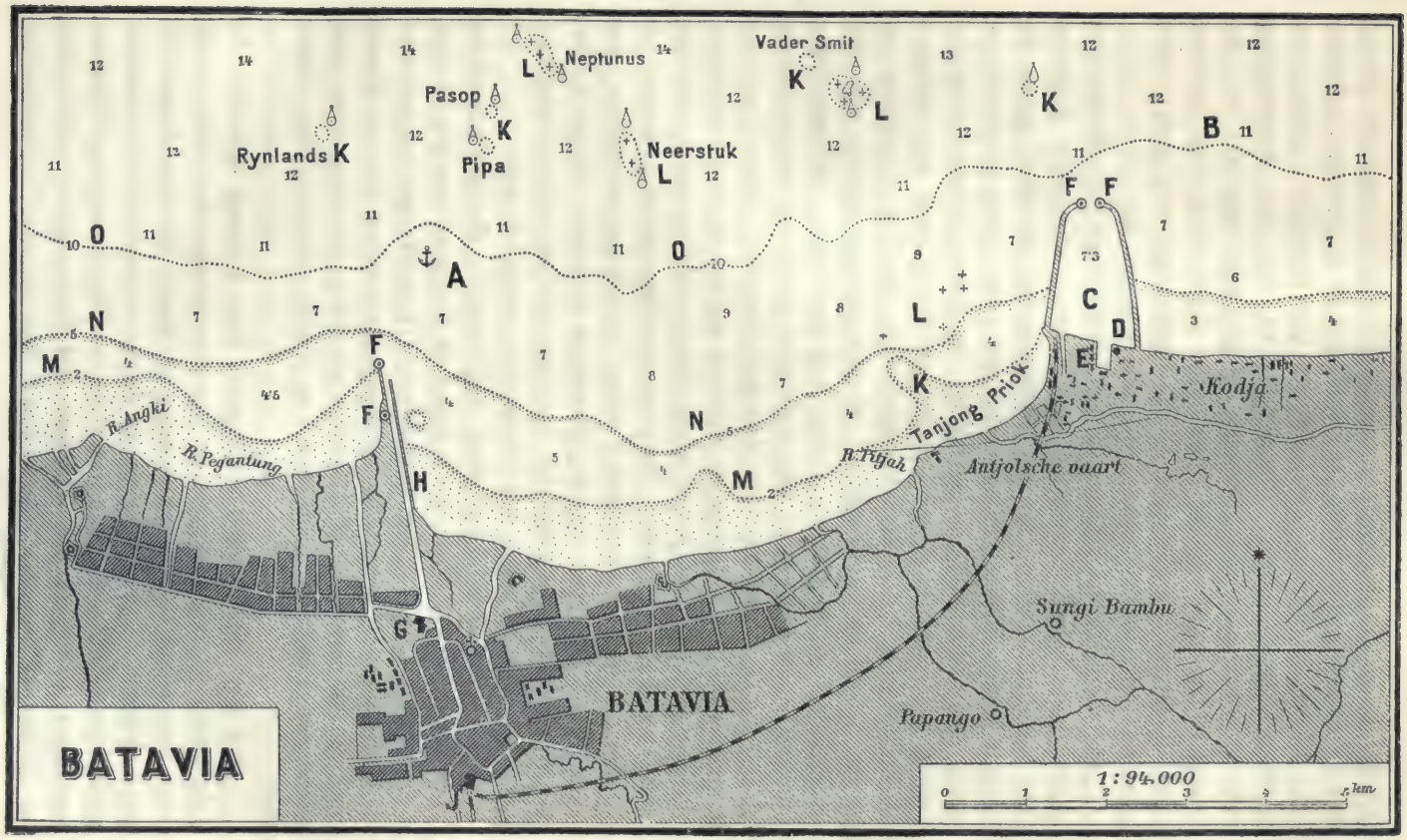
Im Südwesten der Altstadt liegt der zweite Bezirk, Campongchina, der meist aus kleinen, schlecht gebauten und eng aneinander liegenden Hütten von Chinesen besteht. Dieser Stadttheil ist entschieden der lebhafteste des gesammten Complexes, das ganze Leben concentrirt sich hier auf der Strasse, umsomehr als der Bezirk trotz seiner ungesunden Lage ungemein dicht bevölkert ist und seine arbeitsamen Bewohner für Batavia von grosser Wichtigkeit sind. Alle Gattungen Handwerke sind hier vertreten und alle Bedürfnisse der Europäer, Chinesen und Javanen aufgestapelt.

Der dritte Bezirk, Molenvliet, wird ausschliesslich von Europäern bewohnt und überrascht durch seine Schönheit. Dem Klima entsprechend liegen die Häuser von einander getrennt und inmitten von Fruchtbäumen aller Art; sie sind gross und zumeist nur einstöckig, mit flachen Dächern und schönen Veranden erbaut. Letztere sind gegen den Abend der gewöhnliche Aufenthaltsort der Bewohner des Hauses, dort werden Besuche empfangen und bewirthet, dort athmet man freier auf, spielt, musicirt oder plaudert, sobald die drückende Hitze des Tages der angenehmen Abendluft gewichen ist. Hinter den Hauptgebäuden und in der Nähe derselben liegen zu beiden Seiten Wohnräume der Dienerschaft, Küchen, Badezimmer und Stallungen.

Südlich von Molenvliet dehnen sich die europäischen Vorstädte Rijswijk und Nordwijk aus. In ersterer befinden sich der sehenswürdige alte Palast des Generalgouverneurs, der gesellige Club „Harmonie“ mit seinem prächtigen Garten und das Museum der Gesellschaft für Künste und Wissenschaften. Nordwijk wird hauptsächlich von Kaufleuten bewohnt.

Die Rijswijker Strasse verfolgend gelangt man zum Konings-Plein, einem grossen Viereck von etwa 200 *m* Seitenlänge, das von prächtigen Alleen majestätischer Tamarinden und fast ringsum von weissen Gebäuden umrahmt wird. Zu letzteren gehören die Wilhelmskirche mit ihrer hohen Kuppel, die alle anderen Gebäude überragt, und das neue Stadtpalais des Generalgouverneurs; der grosse Rasenplatz dient zur Vornahme militärischer Uebungen, die vorerwähnten Alleen bilden ein beliebtes Terrain für Spazierfahrten. Bei Anbruch der Dunkelheit sammeln sich hier zahlreiche Equipagen mit Damen in Balltoilette, während die Herren, welche ihre Kopfbedeckungen zu Hause lassen, zu beiden Seiten der langsam fahrenden Wägen einhergehen. Die Tracht der Kutscher und der Bedienten erscheint etwas eigenartig: galonnirter Cylinder über dem malayischen Kopftuche, weisse Handschuhe, Alle aber sind — barfuss. Letzteres ist Landes-

Batavia (Sonden in Metern).



A Alte Rhede, **B** neue Rhede, **C** Hafen, **D** Zeitsignal, **E** Schwimmdock, **F** Leuchtfeuer, **G** Sternwarte, **H** Bootscanal, **J** Eisenbahnstation, **K** Untiefen, **L** Riffe, **M** 2 Meterlinie, **N** 5 Meterlinie, **O** 10 Meterlinie.

sitte der Eingeborenen. Da diese des Nachts nicht ohne eine Fackel über die Strasse gehen dürfen und ihre Schritte andererseits unhörbar sind, bieten die Strassen nach Eintritt der Dunkelheit einen ganz eigenthümlichen Anblick. Charakteristisch für das Strassenleben Batavias sind auch die Klontongs, chinesische Hausirer, die ihre Waaren theils selber tragen, theils dies durch einen Kuli besorgen lassen. In letzterem Falle geht der Besitzer voraus und meldet seine Gegenwart mit einer eigenartig tönenden Klapper an.

Der vierte Bezirk, Ooster District, besteht aus den Stadttheilen Jakatra und Gunungsahari, die fast ausschliesslich von Eingeborenen bewohnt werden. An den letztgenannten Stadttheil grenzt die Vorstadt Weltevreden (Wohlzufrieden) mit einem grossen viereckigen Platze, dem Waterloo-Plein, der durch das bereits erwähnte Denkmal Pieter Koens und durch eine Säule mit dem Löwen von Waterloo verschönert wird. Von den Gebäuden, die den Waterloo-Plein umsäumen, sind das zweistöckige grosse Regierungspalais mit den Sitzungssälen des Rathes von Indien und das schöne Militärclubhaus „Concordia" hervorzuheben. Das gleichfalls an diesem Platze liegende Palais Daendels, welches vom Marschall Daendels erbaut und vom Burggrafen Du Bus de Glusignies vollendet wurde, ist ein rechteckiger, colossaler Steinbau, der jedoch wenig Kunst und Geschmack aufweist. Neben dem Palais Daendels befindet sich das Gerichtsgebäude, in welchem der höchste Gerichtshof Javas, der Hoog Gerechtshof, und der Justizhof, Rad van Justitie, Sitzungen abhalten. Leider ist das bürgerlijk wetboek (Gesetzbuch) in seiner Anwendung so eigenartig, dass jeder Nichtbegüterte das Processiren vermeiden muss.

In Weltevreden liegen noch das Arsenal, die Artillerieschule, das Hospital für christliche Einwohner, die Kasernen und das Theater, in welchem von Zeit zu Zeit Concerte und Vorstellungen französischer oder italienischer Operngesellschaften gegeben werden. Sonntag Abends spielt die Militärmusik auf dem Waterloo-Plein, der dann von einem zahlreichen Publicum in Wagen, zu Pferde und zu Fuss belebt wird.

Bei der 1837 erbauten Citadelle Prins Frederik Hendrik, die nicht armirt ist und nur mehr zu Magazinen verwendet wird, ist seit einem Decennium ein Atjeh-Monument im Baue, ohne bemerkenswerth fortzuschreiten — eine Analogie zu den noch immer nicht beendeten Atjeh-Kriegen. Unweit hievon liegen die von Eingeborenen und Chinesen bewohnten Stadttheile Kamponglama und Kampongbaru; südwestlich von Molenvliet liegt der grösste Bezirk Batavias, der Südwestdistrict,

der vier von Eingeborenen bewohnte Vorstädte enthält; westlich von Kampongchina dehnt sich der am dünnsten und ausschliesslich von Javanen und Malayen bevölkerte Westdistrict aus. Der siebente Bezirk, Kampongbali, zu dessen Bewohnern nur wenige Europäer zählen, bildet den Abschluss der Stadt gegen Süden.

Batavia war ehemals durch 27 Batterien gegen feindliche Angriffe geschützt, insbesondere waren die Aussenwerke Fort Antjol, Jakatra, Nordwijk, Rijswijk, Vyfhoek und Angki mächtig und vortrefflich bewehrt. Von allen diesen Fortificationen sind heutzutage nur mehr zwei an der Westseite des Tjiliwong erhalten geblieben, die seinerzeit die Namen Kuilenburg und Middelburg erhalten haben.

Das Klima Batavias ist tropisch feucht, besonders in den Monaten Jänner und Februar, welche die wenigst warmen Monate sind; im April herrscht die grösste Hitze, von Juni bis August sind die Morgen- und Abendtemperaturen relativ kühl.

Batavia hat fast 200.000 Einwohner, darunter 6000 Europäer und 66.000 Chinesen. Die Europäer sind im Allgemeinen genöthigt, ihre Vergnügungen in der Häuslichkeit zu suchen. Sie wohnen in den Vorstädten, und regelmässig begeben sich die Männer des Morgens nach der Altstadt, um dort ihre Geschäfte zu besorgen; da sie erst des Abends in ihr Heim zurückkehren, haben sie eigentlich nur die Abende zur freien Verfügung. Immerhin bestehen einige Musik-, Gesangs- und Theatervereine, zwei Ruderclubs und drei Turnvereine. Das Leben ist in Batavia theuer, die Preise von Lebensmitteln sind ungemein hohe. Jede europäische Familie muss der herrschenden Sitte nach, Wagen und Pferde, sowie eine grosse Anzahl inländischer Bedienten halten, kurz einen nach europäischen Begriffen auf grossem Fusse eingerichteten Haushalt führen.

Wenngleich in Batavia eine grössere Anzahl von Schulen existirt, so lässt doch das gouvernementale Schulwesen noch so Manches in Bezug auf Lehrpläne und Hygiene der Schulräumlichkeiten zu wünschen übrig; nur die Mädchenschulen der Ursulinerinnen zu Weltevreden und Noordwijk sind geradezu mustergiltig.

Von der grösseren Zahl wissenschaftlicher Vereine sind an erster Stelle zu nennen: die Gesellschaft für indische Sprachen-, Länder- und Völkerkunde, die Gesellschaft für Künste und Wissenschaften und schliesslich die königliche naturhistorische Vereinigung. Das Museum der Stadt befand sich früher in Rijswijk, ist aber derzeit in einem sehr schönen Hause am Konings-Plein untergebracht. Vor dem Eingange befindet sich ein Elefant aus Bronze auf steinernem Piedestal;

das Ganze ist ein Geschenk des Königs von Siam. Den Glanzpunkt des Museums bildet dessen ethnologische Sammlung, von deren reichem Inhalt die Abtheilung Sumatra und der Nachlass des Sultans von Atjeh sowohl des reellen als des künstlerischen Werthes halber hervorragen. Besonders vollständig ist die Abtheilung Mittel- und Ost-Java.

Die archäologische Sammlung, obwohl jüngeren Datums, ist immerhin sehenswerth, die numismatische Sammlung von anerkanntem Weltrufe und speciell in Bezug auf Niederländisch-Indien fast vollständig.

Der zoologisch-botanische Garten, Planten en dierentuin, ist im Parke des von der Stadt angekauften alten Palais des Prinzen (Raden) Saleh eingerichtet worden, doch von keinerlei wissenschaftlichem Werth, wenngleich als Vergnügungsort (und Restaurant) an Sonntagen ein beliebtes Ausflugsziel.

Die inländische Polizei ist gut organisirt, doch von den Eingeborenen mehr verabscheut als gefürchtet. Längs der Strassen stehen zahlreiche kleine steinerne Wachhäuschen, vor denen der Gentong (Tongtong) hängt. Dies ist ein ausgehöhlter Block von Nangkaholz mit einer schmalen Spalte als Oeffnung, die beim Schlagen laute Töne gibt, welche den Polizeiposten als Signale dienen. Ueberdies befinden sich auch in jedem dieser Häuschen lange hölzerne Gabeln mit dornigen Zweigen, deren grosse Dorne nach rückwärts stehen und auf diese Weise Fanginstrumente bilden, die gegen Widerspenstige angewendet werden. Insbesondere werthvoll sind diese Gabeln gegen die Amokläufer (orang amok), die in ihrem Laufe alles Lebendige, das ihnen in den Weg kommt, in blindem Fanatismus tödten.

Die Tiefe der Bai von Batavia nimmt, wie schon erwähnt, infolge der beständigen Anschwemmungen des Tjiliwong stetig ab. Die Regierung sah sich daher genöthigt, bei Tandjong Priok einen künstlichen Hafen anzulegen, der mit der alten Stadt durch eine Eisenbahn, eine breite Fahrstrasse und einen Canal verbunden wurde. Der Waarentransport bewegt sich hauptsächlich auf den Wasserstrassen, trotzdem sind auch die Fahrstrassen ungemein belebt, weil Jedermann, so weit eben thunlich, fährt.

Die Eisenbahnlinien Batavias sind die von der Stadt (Station Rathhaus-Plein) nach Tandjong Priok führende Staatsbahn und die Privatbahnen nach Buitenzorg und Bekassie (Ooster-Bahn). Letztere Bahnen haben ihren Bahnhof in Weltevreden am Konings-Plein. Die

bis 1883 bestandenen Pferdebahnen wurden seither durch eine Dampftramway ersetzt. Diese geht vom Pinangthor aus durch die alte Stadt, dem Canal Molenvliet entlang, zwischen Rijswijk und Noordwijk, längs der Post und des Theaters, über den Waterloo-Plein und an der „Concordia" vorbei bis zur Vorstadt Kramat, von wo eine Abzweigung über Meester Cornelis nach Kampong Malayu geht.

Eine Eisenbahn verbindet, wie vorher erwähnt, Batavia auch mit dem 62 *km* südlicher gelegenen Buitenzorg (Ausser Sorge), von den Eingeborenen Bogor genannt, welches seit 1746 die Residenz des Generalgouverneurs von Niederländisch-Indien ist. In einem herrlichen Thale am Fusse des Vulkans Salak gelegen und von einem mächtigen Wildbach durchzogen, gewährt Buitenzorg einen überaus prächtigen Anblick. Besonders schön liegt das Palais des Generalgouverneurs inmitten des botanischen Gartens, der unstreitig der grossartigste der Welt ist. In den verschiedenen Theilen desselben finden sich ungefähr 300 Pflanzenfamilien mit nahezu 10.000 Arten. Buitenzorg besitzt eine hübsche Simultankirche und eine grosse Zahl einladender Privatgebäude, die Sommerwohnungen der Beamten und wohlhabender Familien Batavias, welche den Ort seiner sehr gesunden Lage wegen während der heissen Zeit aufsuchen.

In der Nähe Buitenzorgs, bei Ibu Kotta, liegen die Ruinen Bogors, der Hauptstadt des Padjadjaran'schen Reiches, welche im XIV. Jahrhundert durch den Muhammedaner Hassan Udin eingenommen und verbrannt wurde, und zwischen Buitenzorg und Batavia liegt Meester Cornelis, wo 1811 ein blutiges Treffen mit den englischen Occupationstruppen stattgefunden hat.

Soerabaya.

Gleichfalls an der Nordküste Javas, gegenüber der Insel Madura, befindet sich die Residentschaft Soerabaya mit der gleichnamigen Hauptstadt, welche Sitz der Regierung und des Militärcommandos von Ost-Java ist.

Soerabaya (Surabaja) hat eine bessere Rhede als Batavia und wurde dadurch eine rasch emporblühende, durch Handel und Industrie gleich bedeutsame Stadt; es liegt an der Meerenge von Madura unter 7° 14′ südl. Breite und 120° 44′ östl. Länge von Greenwich; sie zählt bereits 107.800 Einwohner, darunter 6421 Europäer, 8285 Chinesen und 1618 Araber. Die Flüsschen Mas und Pigirian durchschneiden den Häusercomplex der Stadt, die in früheren Zeiten eine Art Festung bildete. Die alten Festungswerke wurden vor etwa 10 Jahren geschleift.

Der Stadtbezirk wird in zwei Theile getheilt, die Kotta und Djobokotta genannt werden. Zu Kotta gehören die Stadt, die Vorstädte und die westlich daran grenzenden Kampongs, während zu Djobokotta die südlichen und östlichen Kampongs gezählt werden. Die Stadt zerfällt in 21 Bezirke, Wyken genannt, denen Wykmeesters vorstehen.

Westlich vom Flüsschen Mas liegt die theils auf holländische Art, theils in einem an den altgriechischen erinnernden Baustyl erbaute Altstadt. Diese Verschiedenheit, sowie auch die Anwendung des letztgenannten Baustyls wird durch die Thatsache erklärt, dass die niederländisch-ostindische Compagnie auf den dazumal allein zugänglichen, ungesunden Küstenplätzen ihre Städte zuerst nach Art der holländischen errichtete.

Die Ausserachtlassung der klimatischen Verhältnisse brachte manche Epidemie und eine grosse Sterblichkeit über die Städte, die man daher in der Folge mehr landeinwärts ausdehnte, wobei gleichzeitig auch getrachtet wurde, geräumige und luftige Häuser zu bauen. Auf diese Art entstanden Gebäude mit sehr breiten Vorder-, Innen- und Hintergalerien, doch blieb nur wenig Platz für Zimmer.

Der schönste Theil Soerabayas ist der Stadttheil Simpang, welcher einen prächtigen öffentlichen Garten und eine Menge schöner Villen enthält. Hier liegt auch das Palais des Residenten, das Clubhaus und ein grosses Militärspital. Von bemerkenswertheren Gebäuden der Stadt sind noch anzuführen: Die protestantische und die katholische Kirche, die Maschinenfabriken, die Moschee, das Rathhaus, das Theater und mehrere Hôtels.

In Orten wo sich jetzt das Stadtviertel Ngampel ausbreitet, wurde die erste Niederlassung gegründet. Aus letzterer entstand die Stadt Surobojo, in welcher der bekannte eifrige Vorkämpfer und Apostel des Islam, Raden Rahmat (später Sunan Ngampel genannt) wirkte und starb. Diese religiöse Bewegung fällt ins XIII. und XIV. Jahrhundert, in welcher Zeit der Islam den alten hindostanischen Glauben von einem grossen Theile der Sundainseln verdrängte. Von den Holländern wurde zum Unterschiede von den Spaniern und Portugiesen für eine Propaganda nie etwas gethan, welchem Umstande man zum Theile die leichte Festigung ihrer Herrschaft zuschreibt.

Unter dem Schutze einer starken Küstenbatterie befindet sich am Udjongflusse ein grossartig eingerichtetes Marine-Etablissement, das mehrere Docks und zahlreiche Werkstätten enthält.

Soerabaya besitzt eine erfreulich grosse Anzahl von Schulen.

Nicht weniger als acht europäische und zwei inländische Gouvernementsschulen, sowie eine Gemeindeschule für Einheimische und mehrere Privatschulen sorgen für die geistige Bildung der Bevölkerung. Von wissenschaftlichen Vereinen und anderen Institutionen machen sich um das allgemeine Wohl besonders verdient: Der Indische Landbauverein, die Maatschappy tot nut van 't algemeen, mehrere humanitäre Anstalten, die städtische Sparcasse und die Handels- und Industriekammer.

Wie bereits früher erwähnt, schreitet die Entwicklung der Stadt ungemein rasch fort, sie würde Batavia längst überflügelt haben,

Soerabaya.

wenn daselbst nicht der Sitz der Landesregierung wäre. Das Leben in Soerabaya, wo sich auch der oberste Gerichtshof für die östlichen Residentien Javas befindet, ist viel angenehmer und auch bei weitem billiger als jenes in der Hauptstadt.

Die Rhede von Soerabaya ist eine in jeder Beziehung vortreffliche und durch guten Ankergrund ausgezeichnete; die Schiffe können in nächster Nähe der Mündung des Kali Mas ankern, was die Operationen des Ladens und Löschens bedeutend erleichtert. Eine Eisenbahn (Ooster spoorweg) geht von der Stadt nach Sidoardjo, woselbst sie sich in zwei Zweige theilt, von denen der südliche nach Pasuruan und Malang und der westliche nach Kertosono führt. Die Verbindung Soerabayas mit Batavia ist im Princip beschlossen.

Das Klima gleicht im Allgemeinen jenem von Batavia, nur ist die Regenmenge der östlichen Theile Javas (Soerabaya 1855 *mm* jährlich) eine geringere, als jene der westlichen Hälfte (Buitenzorg 5208 *mm*, Batavia 2020 *mm* jährlich). Bedeutend ist aber der Unterschied, den Stadt und Land im Osten je nach der Jahreszeit darbieten. Während des Ostmonsuns sind die Ufer der Flüsse fast ausgetrocknet, ihr dunkler Lehmboden zeigt grosse Spalten und das spärlich fliessende Wasser ist ausserordentlich trüb. Kein Wölkchen zeigt sich am Himmel; die weissgetünchten Häuser und die kiesbestreuten Wege reflectiren das grelle Sonnenlicht so intensiv, dass die Augen schmerzen; das Vibriren der aufsteigenden heissen Luft ist deutlich wahrzunehmen. Die Wege sind von Sprüngen durchzogen und eine dicke Lage braunrothen Staubes bedeckt alle Gegenstännde mit einer gleichfarbigen Decke.

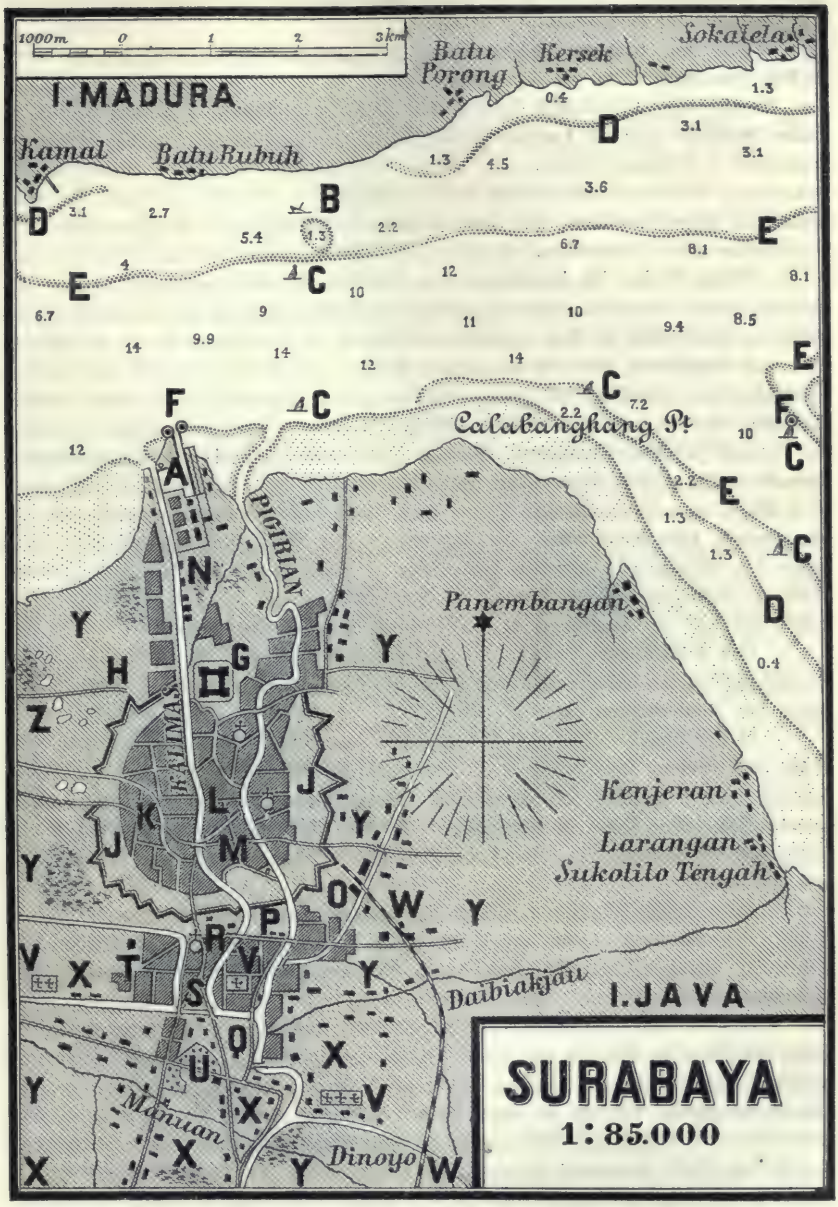
Ganz anders ist aber das Bild zur Zeit des Westmonsuns, der Regenperiode. Das Sonnenlicht wird durch Wolken gemildert, an den Ufern der hochgehenden Flüsse findet sich eine üppige Vegetation, die hässliche Staubschichte ist weggespült, alle Farben treten frisch hervor und die Temperatur ist eine erträglichere.

Besonders interessant sind zwei „Modderhügel" südlich von Soerabaya, die in der Nähe des Strandes von Kalangandjar liegen. Die Kuppe dieser Hügel trägt eine „Modder" (Schlamm)- Welle, die beständig in Bewegung ist und in welcher zahllose Luftblasen aufsteigen, die schnell und ohne Geruch oder Geräusch auseinander platzen. Eine wissenschaftliche Erklärung dieser merkwürdigen Naturerscheinung ist noch nicht gefunden.

Da in den statistischen Werken der holländischen Regierung ein Nachweis über den Handelsverkehr der einzelnen Hafenplätze nicht enthalten ist, veranschaulichen wir im Nachstehenden den Gesammthandel der Insel Java, welcher sich doch zumeist in den Häfen Batavia, Soerabaya und Samarang concentrirt. In dieser allgemeinen Schilderung wird auf die specielle Bedeutung des einen oder anderen Platzes in gewissen Zweigen des Handels immerhin eingegangen.

Unter den Inseln des indischen Archipels weist Java den grössten Handelsverkehr auf. Von der gesammten Einfuhr Niederländisch-Indiens, welche während des Jahres 1889 mit Ausschluss der Regierungsgeschäfte 140,572.052 holländische Gulden betrug, entfielen 89,691.468 Gulden auf Java und Madura, eine kleine Insel an der Ostküste Javas, denn auf diese zwei Inseln concentriren die Holländer seit Jahrhunderten ihre ganze Thätigkeit, während sie die anderen Besitzungen bis in die neueste Zeit vernachlässigt haben. Noch mächtiger ist die Vorherrschaft Javas in der Ausfuhr, welche, abermals mit Hinweglassung der Regierungsgeschäfte, 112,702.683 Gulden von den 164,084.642 Gulden der Ausfuhr Holländisch-Indiens umfasste.

Soerabaya (Sonden in Metern).



A Marinearsenal, Zeitsignalstation, **B** Wrack, **C** Warnbojen, **D** 2 Meterlinie, **E** 5 Meterlinie, **F** Leuchtfeuer, **G** Fort Hendrick, **H** Strasse nach Kresik, **J** Stadtgraben, **K** Stadttheil der Europäer, **L** Stadttheil der Araber, **M** Stadttheil der Chinesen, **N** Vorstadt Udjong, **O** Vorstadt Kali anjer, **P** Vorstadt Semut, **Q** Vorstadt Simpang, **R** Vorstadt Paser besar, **S** Vorstadt Kramat, **T** Vorstadt Bubutan, **U** Chinesische Gräber, **V** Friedhöfe, **W** Eisenbahn nach Batavia, **X** Cocoswälder, **Y** Reisfelder, **Z** Fischteiche.

Wenn wir uns vorerst mit der Ausfuhr Javas als dem wichtigeren Theile seines Aussenhandels befassen, so finden wir in derselben beinahe ausschliesslich die Producte der Bodencultur vertreten.

Als der weitaus bedeutendste Exportartikel Javas erscheint Zucker, welcher im Jahre 1889, als dem Berichtsjahre, in einer Quantität von 3,157.496 *q* im Werthe von 47,361.072 Gulden zur Ausfuhr gelangte. Im vorhergehenden Jahre bezifferte sich die Ausfuhr auf 56,354.237 Gulden, weist also einen Rückgang von rund 9 Millionen Gulden auf. Diese Verminderung ist nicht so sehr auf die schlechten Witterungsverhältnisse im Berichtsjahre, als auf das Auftreten einer Krankheit (Serehkrankheit) des Zuckerrohres zurückzuführen. Hauptabnehmer für Javazucker sind Grossbritannien, Amerika, China und Australien.

Neben Zucker ist der Export von Kaffee für die Insel von grosser Bedeutung, zumal die Kaffeecultur in hohem Masse auf Rechnung des Staates betrieben wird. Im Jahre 1889 wurden ausgeführt 185.156 *q* im Werthe von 28,408.367 Gulden von der Regierung und für 24,719.786 Gulden im Wege des Privatgeschäftes, worunter sich allerdings ein grosser Theil von der Regierung gewonnenen Kaffees befindet, da seit mehreren Jahren 100.000 Piculs (1 Picul = 61·76 *kg*) desselben in Batavia jährlich versteigert werden. Der weitaus grössere Theil des Kaffees, beinahe 90%, nimmt seinen Weg nach den Niederlanden, der Rest nach England, den Häfen im mittelländischen Meere, nach Singapore und Amerika. Kaffee ist eine der besten Einnahmsquellen der Regierung von Niederländisch-Ostindien, weil diese den Eingebornen für den Kaffee, der auf den Regierungsplantagen geerntet wird, je nach der Qualität nur 7—14 Gulden Holl. pro Picul oder 61·76 *kg* bezahlt und auf den Auctionen ein Mehrfaches dieses Preises erzielt.

Der Werth der Tabakausfuhr Javas belief sich im Berichtsjahre auf 15,904.442 Gulden bei einer Quantität von 148.637 *q*, welche beinahe ausschliesslich nach den Niederlanden verschifft wurde.

In der gleichen Zeitperiode exportirte Java 306.452 *q* Reis im Werthe von 2,450.947 Gulden. Reis, welcher das Hauptnahrungsmittel der einheimischen Bevölkerung bildet, kommt als eigentlicher Ausfuhrgegenstand nur bei einer aussergewöhnlich guten Ernte in Betracht, sonst wird die jeweilige Ausfuhr durch eine entsprechende Einfuhr aus Siam, China, Japan ersetzt, wie dies im Berichtsjahre der Fall war.

Eine ansehnliche Rolle spielt die Ausfuhr der Insel an Thee. Dieselbe belief sich im Jahre 1889 auf 34.923 *q* im Werthe von 2,095.306 Gulden und blieb so ziemlich auf der gleichen Stufe wie in den drei vorhergehenden Jahren.

Hervorzuheben ist ferner der Export von Pfeffer, welcher im Berichtsjahre 25.020 *q* im Werthe von 1,650.000 Gulden erreichte. Dieser von Java ausgeführte Pfeffer stammt hauptsächlich aus dem an der Sundastrasse gelegenen Theile Sumatras, von wo er nach Batavia gebracht wird. Es ist dies beinahe ausschliesslich schwarzer Pfeffer, während weisser in grosser Menge in dem nordwestlichen Theile Sumatras (Atjeh) gewonnen und über Penang und Singapore ins Ausland verschifft wird.

Den vorstehenden Artikeln anzureihen ist Indigo, dessen Cultur in Java sehr lohnend ist. Die Ausfuhr desselben umfasste 727.203 *kg* und wurde auf 2,545.210 Gulden veranschlagt. Die Ausfuhr hat seit dem Jahre 1878 regelmässig zugenommen. Der vermehrte Anbau von Indigo erklärt sich aus der Nothlage

der Zuckerindustrie in den Residentschaften Djokjakarta und Soerakarta, wo die Pflanzer sich infolge der Serehkrankheit veranlasst sahen, ihre Gründe mit Indigo zu bepflanzen.

Java exportirte ferner im Berichtsjahre 14.946 *q* Gummi im Werthe von 965.075 Gulden.

Muskat- und Cocosnüsse bilden gleichfalls lebhafte Exportartikel, deren Ausfuhrwerth im Berichtsjahre 88.986 Gulden und 826.646 Gulden erreichte.

An Koprah wurden 1889 56.611 *q* für 449.518 Gulden exportirt.

Die Ausfuhr von Arrak belief sich im selben Jahre auf rund 20.000 *hl* und repräsentirte einen Werth von 213.291 Gulden.

Der Export von Kapok erreichte einen Ausfuhrwerth von 330.845 Gulden.

Einen bedeutenderen Ausfuhrartikel bildet Chinarinde, wovon im Berichtsjahre für Privatrechnung um 902.735 Gulden und für Regierungsrechnung um 138.734 Gulden, und zwar nach den Niederlanden und Grossbritannien verschifft wurde. Die Cultur der Chinarinde hat durch Ueberproduction in anderen Ländern, namentlich in Ceylon, stark gelitten und deckt kaum mehr die Productionskosten, wiewohl die Chinarinde Javas die gehaltreichste der Welt ist.

Die verschiedenen Oele verzeichneten im Berichtsjahre einen Ausfuhrwerth von 729.545 Gulden.

Das zur Ausfuhr gelangte Rohr repräsentirte einen Werth von 306.077 Gulden.

Wir gelangen nunmehr zu einem wichtigen Ausfuhrartikel, der zwar nicht auf Java gewonnen, doch über Batavia zur Verschiffung gelangt, nämlich zu Zinn. Dasselbe wird auf den in der Nähe von Sumatra gelegenen Inseln Banka und Billiton theils für Rechnung der Regierung, theils für die von concessionirten Privatgesellschaften gewonnen. Der Exportwerth belief sich für Privatrechnung auf 5,191.869 Gulden für 51.940 *q*, während die von der Regierung verschiffte Quantität, welche von Banka stammt, 45.251 *q* im Werthe von 4,525.074 Gulden umfasste. Der grösste Theil hievon ging nach den Niederlanden.

Unter den Producten des Thierreiches sind als weitaus wichtigster Artikel Häute zu erwähnen, deren Werth für das Berichtsjahr auf 1,875.127 Gulden veranschlagt wird.

Einen besonderen Ausfuhrartikel bilden Vogelnester für den stattlichen Betrag von 182.003 Gulden.

Unter den Industrieerzeugnissen, die Java zumeist im Wege des Reexportes versendet, sind Kleider im Werthe von 706.967 Gulden und verschiedene Manufacturwaaren im Werthe von 550.358 Gulden hervorzuheben.

Hiermit wären allerdings die bedeutenderen Ausfuhrartikel der Insel namhaft gemacht, wenngleich die Liste keineswegs erschöpft ist. Die nicht speciell benannten Artikel sind jedoch durch verhältnissmässig geringe Werthe vertreten, so dass von einer besonderen Anführung abgesehen werden kann.

Bei Betrachtung der Einfuhr Javas spielen selbstverständlich die verschiedenen Industrieerzeugnisse eine grosse Rolle. Unter diesen stehen an erster Stelle Baumwollwaaren und -Stoffe mit einem Einfuhrwerthe von 27,199.815 Gulden während des Berichtsjahres 1889. Die Hälfte davon kommt aus den Niederlanden, nahezu ein Drittheil aus Grossbritannien, der Rest aus dem übrigen Europa, und zwar theils direct, theis über Singapore.

Den Baumwollwaaren reihen sich an (1889):

	Gulden		Gulden
Wollene u. halbwoll. Waaren	1,610.704	Säcke	568.274
Seidene u. halbseid. Waaren	1,290.187	Div. and. Waaren d. Text.-Ind.	462.754
Garne	2,599.742		

Die nächstwichtige Gruppe bilden Metalle und Metallwaaren; sie setzt sich aus folgenden Unterabtheilungen zusammen. Es betrug im Jahre 1889 der Importwerth von:

	Gulden		Gulden
Eisen und Stahl in Stäben und Bündeln	509.445	Weissblech	70.533
Eisen- und Stahlwaaren	1,207.308	Maschinen und Werkzeuge	2,967.084
Eisernen Nägeln	251.478	Kupfer in Blocken und Platten	246.130
Eisen und Stahl in Platten	531.083	Kupferwaaren und -Nägel	62.696
		Zink- und Zinnwaaren	113.903

Unter den übrigen Industrieerzeugnissen nehmen Kurzwaaren einen hervorragenden Rang ein. Deren Einfuhrwerth bezifferte sich im Berichtsjahre auf 3,120.972 Gulden.

Eine grosse Rolle spielt ferner die Einfuhr von irdenem Geschirr aller Art mit einem Werthe von 1,231.069 Gulden, wovon zwei Drittheile aus den Niederlanden importirt werden.

Der Import von Wachs (Ceresin) kann gleichfalls ein bedeutender genannt werden, da dessen Werth mit 1,216.202 Gulden angegeben erscheint.

Auch ist der Import von Manila- und Havannah-Cigarren ein umfangreicher und bewerthet sich mit 1,346.716 Gulden.

Die Einfuhr anderer wichtigerer Artikel erreichte nachstehend verzeichnete Werthe:

	Gulden		Gulden
Glas und Glaswaaren	500.437	Modewaaren	477.220
Kleider	793.355	Cement	303.706
Papier aller Art	934.495	Seife	304.421
Möbel	662.230	Farbwaaren	303.336
Droguen und Medicinalien	749.973	Gold- und Silberwaaren	260.216
Leder und Lederwaaren	410.617		

Ein grosser Bruchtheil des gesammten Importes entfällt auf die verschiedenen Nahrungsmittel und Getränke.

Unter ersteren erscheinen gesalzene und getrocknete Fische im Gewichte von 160.000 *q* und im Werthe von 5,208.026 Gulden angegeben, während der Importwerth anderer Fische sich auf 510.534 Gulden belief.

Neben Fischen ist Butter ein bedeutender Artikel, der im Berichtsjahre für 1,318.044 Gulden importirt wurde.

Die übrigen, nicht speciell benannten Esswaaren, von denen die Hälfte aus Singapore und ein Drittheil aus den Niederlanden eingeführt wurden, repräsentiren einen Werth von circa 3½ Mill. Gulden.

In dieser Liste ist nicht enthalten die Einfuhr von Reis, Thee und Mehl, welche separat verzeichnet wird.

Der Reisimport wird auf 2,815.613 Gulden veranschlagt, der von Thee auf 831.794 Gulden, und die Einfuhr von Mehl im Gewichte von 46.370 *q* hatte einen Werth von 1,350.243 Gulden.

Unter den Getränken nimmt Bier, wenn auch nicht dem Werthe, so doch der Menge nach, eine hervorragende Stelle ein. Dagegen ist der Werth der eingeführten Weine ein ziemlich bedeutender. An Getränken aller Art importirte Java im Berichtsjahre 1889:

Bier in Flaschen	1,172.927 *l*	für	594.888 Gulden
Wein (Flaschen und Fass)	1,200.000 *l*	„	1,086.072 „
Genever	1,052.692 *l*	„	692.439 „
Branntwein und Cognac	441.009 *l*	„	662.601 „
Champagner in Flaschen	56.163 „	„	163.776 „
Liqueure	— „	„	139.992 „
Mineralwässer	1,420.000 *l*	„	212.316 „

Opium ist Gegenstand eines Regierungsmonopols und wird aus Kleinasien, Persien und Indien eingeführt.

Endlich sind noch die beiden hervorragenden mineralischen Importartikel Petroleum und Kohle zu erwähnen. Die Petroleumeinfuhr umfasste 949.280 *hl* im Werthe von 9,529.028 Gulden, eine Ziffer, welche das Resultat ergibt, dass in Java der grösste Verbrauch von Petroleum in ganz Ostasien stattfindet. Die Steigerung ist eine sehr bedeutende und umfasst gegen das Jahr 1887 eine Mehreinfuhr von 230.000 *hl*. Bis vor wenigen Jahren war das eingeführte Petroleum ausschliesslich amerikanisches. Im Jahre 1889 hat jedoch die Zufuhr russischen Petroleums bereits 177.170 *hl*, d. h. beinahe ein Sechstel der Gesammteinfuhr erreicht, da es bei gleicher Qualität billiger als das amerikanische ist.

Die Einfuhr von Steinkohle erreichte im Berichtsjahre einen Werth von 4,137.425 Gulden, dürfte sich jedoch in nicht zu ferner Zeit verringern, da in verschiedenen Gegenden Niederländisch-Indiens Kohlen gefunden wurden und die Ausbeutung von Kohle im Hinterlande von Padang (Sumatra) unmittelbar bevorsteht.

Die wichtigsten Hafenplätze Javas, welche beinahe den ganzen Aussenhandel bestreiten, sind Batavia, Samarang und Soerabaya, die durch Eisenbahnen mit einander verbunden sind.

Vermöge seiner günstigeren Lage zu der grossen Schiffahrtsstrasse für den ostasiatischen Verkehr ist Batavia der grösste Ausfuhrshafen Javas, da nicht nur ein Theil der Inselproducte, sondern auch zahlreiche Artikel der anderen Inseln des Archipels, namentlich des Südens von Sumatra, dahin gebracht werden, um von dort erst nach Europa oder anderen Bestimmungsländern verschifft zu werden. Hier ist übrigens auch der Sitz der vornehmsten Banken und Kaufhäuser Niederländisch-Indiens, welche dem Handel einen steten Impuls verleihen. Die meisten grossen Geschäfte der Districte Samarang und Soerabaya werden denn auch über Batavia gemacht, und dieses bildet das Centrum der mercantilen Operationen von ganz Niederländisch-Indien.

Dasjenige Landesproduct, welches Batavia vornehmlich zum Ausgangshafen nimmt, ist Kaffee mit Rücksicht auf die schon erwähnten, daselbst von der Regierung veranstalteten grossen Auctionen; der auf diesen Auctionen umgesetzte Kaffee repräsentirt die feinste Sorte Holländisch-Indiens und ist im Handel unter dem Namen „Gold-Java“ allgemein bekannt. Auch Zucker ist ein starker Exportartikel dieses Hafens.

Ein beinahe ausschliessliches Versandtproduct Batavias bilden Thee und Reis. Gewürze, namentlich Pfeffer, werden von Sumatra nach Batavia zu

Markte gebracht, ebenso Zinn, das die Regierung von den bereits genannten Inseln nach Batavia zur Verschiffung bringen lässt. In grossen Mengen werden endlich Häute über Batavia ausgeführt. Batavia war auch bis Neujahr 1891 der einzige javanische Hafen, der von fremdländischen Schiffahrtsgesellschaften, z. B. den Messageries Maritimes, durch Zweiglinien angelaufen wurde.

Ueber Samarang, den kleinsten der drei Häfen, gelangt neben Zucker Tabak und Kapok noch Indigo, welcher hauptsächlich in dem Districte cultivirt wird, zur Ausfuhr.

In der Ausfuhr Soerabayas spielen Zucker und Tabak die Hauptrolle neben Kaffee, der aus der Provinz Malang stammt und unter dem Namen Malang-Kaffee in den Handel kommt. Gegenstand der Ausfuhr dieses Hafens bildet ferner Koprah. Unter Koprah versteht man den getrockneten Kern der Cocosnuss. Aus Koprah wird in Europa Oel dargestellt, und die Rückstände finden noch als Viehfutter Verwendung. Die Koprahausfuhr hat seit dem Jahre 1889, über welches hier berichtet wurde, einen bedeutenden Aufschwung genommen, zu dem eine in Java etablirte österreichische Firma nicht wenig beigetragen hat.

Die Stärke des Hafenplatzes Soerabaya liegt in seiner Einfuhr, welche die von Batavia und Samarang wesentlich übertrifft. Abermals ist dies durch die geographische Lage bedingt. Während Batavia und Samarang durch ihre Einfuhr nur den eigenen sowie den Bedarf ihrer Hinterländer auf der Insel zu versorgen haben und Batavia auch noch für den Süden Sumatras importirt, werden von Soerabaya aus die ganze Ostseite Javas, sowie die übrigen Inseln des Archipels versorgt. Es bildet dies einen wesentlichen Bestandtheil des Handels von Soerabaya, als dem letzten Hafen des Ostens, wo die directen europäischen Dampferlinien anlaufen. Soerabaya ist somit der eigentliche Platz für den Transithandel nach dem angrenzenden Archipel.

Die Einfuhrsartikel selbst sind für alle drei Hafenplätze gleichartig, weil die Bevölkerung die gleiche ist und mithin dieselben Bedürfnisse und den gleichen Geschmack besitzt.

Die wichtigsten Bankinstitute, welche zumeist in Batavia ihren Sitz haben, sind: Die „Javasche Bank“ in Batavia mit Filialen in Samarang, Soerabaya, Padang und Makassar, begründet im Jahre 1828 mit einem Capital von 6 Mill. Gulden; die „Neederlandsch-Indische Handelsbank“, die „Koloniale Bank“, „Chartered Bank of India, Australia and China“, „The Chartered Mercantile Bank of India, London and China“, „Neederl.-Ind. Escomptemaatschappij“ „Hongkong and Shanghai Banking Corporation (Hamburg)“ etc. etc.

Nicht zu übersehen ist die „Factorij der Neederlandsche Handelsmaatschappij“, eine im Jahre 1824 begründete Handelsgesellschaft mit Agenturen in Batavia, Samarang, Soerabaya, Padang und Singapore und einem Capital von 35,783.000 Gulden, welche sich um die Ausbreitung des Handels auf dem Archipel grosse Verdienste erwarb. Diese Gesellschaft, sowie die drei englischen Banken vermitteln hauptsächlich den Wechselverkehr mit dem Auslande. Die Wechselcurse werden durch sogenannte Institute auf die Niederlande, London, Paris und seit April 1890 auch auf deutsche Bankplätze officiell notirt. Seit dem December 1887 beträgt der Discontsatz der Javabank 5% und blieb auch während des Berichtsjahres unverändert.

Der Schiffsverkehr der drei Hafenplätze Batavia, Samarang und Soerabaya während des Jahres 1888 hatte folgenden Umfang:

In Batavia liefen ein 557 Dampfer mit 644.168 *T*, 247 Segler mit 129.373 *T*, zusammen 804 Schiffe mit 773.541 *T*. Von den Dampfern führten 400 die holländische, 125 die britische und 32 die französische Flagge. Unter den Seglern dominirte die holländische Flagge mit 190, ihr folgte die britische mit 20. Die Zahl der ausgelaufenen Schiffe betrug 799.

In Samarang liefen ein 431 Dampfer mit 497.744 *T* und 122 Segler mit 74.003 *T*, susammen 553 Schiffe mit 571.747 *T*. Von den Dampfern führten 300 die holländische, 119 die britische Flagge. Von den Seglern waren 83 holländische, 13 britische. Ausgelaufen sind gleichfalls 553 Schiffe.

In Soerabaya liefen ein 451 Dampfer mit 402.665 *T* und 297 Segler mit 134.611 *T*, zusammen 748 Schiffe mit 537.276 *T*. 304 Dampfer waren holländische, 137 britische. Von den Seglern waren 240 holländische, 30 britische. Ausgelaufen sind 738 Schiffe.

Den regelmässigen Verkehr vermitteln folgende Dampfschiffahrtsgesellschaften:

1. Die von der Regierung subventionirte Koninklijke Pakketvaart Maatschappij welche die Fahrten im ganzen Archipel besorgt.
2. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neederland" (Amsterdam).
3. Der „Rotterdamsche Lloyd" (Rotterdam).
4. Die Peninsular and Oriental Steamship Cy. mit einer Zweiglinie von Singapore nach Batavia.
5. Compagnie des Messageries maritimes, Zweiglinie von Singapore nach Batavia.
6. Queensland Royal Mail Line, directe Linie von London über Batavia nach Australien.
7. Navigazione Generale Italiana, directe Linie Genua—Marseille—Batavia.
8. Compagnie Nationale de Navigation zwischen Marseille und Java.
9. Die Deutsche Dampfschiffsrhederei in Hamburg, deren Sunda-Linie Batavia, Samarang und Soerabaya anläuft.
10. Die Eastern Steamship Cy. Limited endlich berührt auf der Fahrt von Australien nach China Batavia und Samarang.

Von Batavia und Banjoevangi (an der Ostspitze von Java) geht je ein Kabel der Eastern Extension Australasia and China Telegraph Cy. nach Singapore und vermittelt über dieses den telegraphischen Verkehr mit Europa und Ostasien. Zwei Kabel verbinden Banjoevangi mit Port Darwin in Nordaustralien. Auch mit Sumatra und Celebes ist Java durch Kabel verbunden.

In Batavia unterhalten Consulate: Belgien (G.-C.), Deutsches Reich, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Schweden und Norwegen, Schweiz, Siam, Türkei (G.-C.), Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Singapore.

Im Norden durch die von den Malayen Ujong Tanah (Ende des Landes) genannte Südspitze der Halbinsel Malakka förmlich umschlossen, liegt die britische Provinz Singapore, die commerciell und administrativ wichtigste Ansiedlung der englischen Straits Settlements, mit welchem Namen die britischen Besitzungen an der Malakkastrasse bezeichnet werden.

Die Provinz Singapore besteht hauptsächlich aus der gleichnamigen, 50 *km* langen und 26 *km* breiten Insel, welche ein Areal von 580 *qkm* besitzt.

Die Insel Singapore wird von dem ehemals unabhängigen Sultanate Djohore durch eine Wasserstrasse getrennt, die an ihrer engsten Stelle kaum eine halbe Seemeile breit ist und Salat Tabras oder Tambrosch genannt wird.

Von der Seeseite aus gesehen bietet die Insel einen überaus anmuthigen Anblick; ihre Hauptschönheit, der sie auch ihren malayischen Namen Tamsak (Liebesgarten) verdankt, liegt in ihrer üppigen Vegetation; allerdings sind die mächtigen Urwälder schon zum grössten Theile unter der Axt des chinesischen Pflanzers gefallen. Die Insel besitzt niedrige Hügelketten und sumpfige Flächen; die höchste Erhebung, der 157 *m* hohe Buka Timah, befindet sich im Centrum der Insel. Der Boden des ehemaligen Urwaldes ist ungemein fruchtbar und bringt Reis, Katechu, Betel-Pfeffer, Tapioca, Ananas, Kokosnüsse u. s. w. in grosser Menge hervor.

Der Name Singapore wird verschieden abgeleitet; nach Marsdon's malayischem Wörterbuche bedeutet derselbe: „Halt-auf-dem-Wege-Stadt“ (Sing gah pur, Stop on the way town), nach der allgemeineren Version jedoch „Löwenstadt“ (Singa pura).

Im südöstlichen Theile der Insel, unter 1° 17′ nördlicher Breite und 103° 50′ östlicher Länge von Greenwich, liegt die Stadt Singapore, nach welcher Insel und Provinz benannt worden sind.

Sir Stamford Raffles, der während der napoleonischen Kriege Statthalter von Java gewesen, gebührt das Verdienst, nach der durch die Bestimmungen des Wiener Congresses vom Jahre 1814 erfolgten Zurückgabe der Sunda-Inseln seitens Englands an die Niederlande in richtiger Erkenntniss der Bedeutung des damaligen Piratennestes Singapore, die Einverleibung desselben unter das Banner Grossbritanniens angeregt zu haben. Politische Verhältnisse des dazumal noch unabhängigen Sultanats Djohore, in welchem eben das legitime Herrscherhaus ausgestorben war, erleichterten die Abschliessung eines Kaufvertrages, der die Insel Singapore an England brachte.

Das alte Singapura wurde in der zweiten Hälfte des XII. Jahrhunderts von dem Rajah Sang Nila Utama gegründet, welcher von der Ostküste Sumatras hieher ausgewandert war. Allein schon unter dem Nachfolger des Gründers, dem Rajah Sikander, fiel Singapura in die Gewalt der Javanen von Majapabit. Letztere waren durch Sang Rajana Tapa, den Schatzmeister des Königs, aus Rache für die Hinrichtung seiner Tochter herbeigerufen und kamen mit 300 Schiffen an, worauf sie in einer hartnäckigen Schlacht den Rajah besiegten, der sich an den Seletar-Fluss und dann nach dem Festlande von Malakka flüchtete, woselbst er die Stadt Malakka und ein neues Reich gründete.

Der Rajah Ketschil Besar, welcher später den Titel Mohammed Schah annahm, trat mit der gesammten Bevölkerung seines Reiches zum Islam über, der seither die vorherrschende Religion der Malayen geblieben ist.

Als Capitän Hamilton im Jahre 1703 Djohore besuchte, bot ihm der damalige Sultan dieses Staates die Insel Singapore als Geschenk an, doch lehnte Ersterer dieselbe ab, weil er sie nicht wirklich in Besitz nehmen konnte.

Im Jahre 1810 starb der letzte Sultan von Djohore, Mohammed, ohne einen rechtmässigen Erben zu hinterlassen. Seine Räthe, der Tumangong (Oberrichter) und der Bandahara (Schatzmeister) theilten sich nun in die Herrschaft über das Sultanat, wobei dem Ersteren das eigentliche Djohore und die Insel Singapore zufielen. Der Tumangong gestattete hierauf den Engländern, auf der Insel Niederlassungen zu gründen.

Am 6. Februar 1819 wurde daselbst zum ersten Male die Flagge Grossbritanniens gehisst und 1824 wurde Singapore durch die Britisch-Ostindische Compagnie dem Sultan von Djohore gegen Zahlung von 60.000 Dollars und eine Leibrente von 24.000 Dollars abgekauft; 1867 ging die Insel endgiltig in den Besitz der britischen Krone über.

Bei der Besitznahme der Insel durch die Engländer war die Insel nur von 20 malayischen Fischerfamilien bewohnt und ein übel berüchtigtes Seeräubernest; der Scharfblick des Sir Thomas Raffles hatte aber richtig vorausgesehen, denn wenngleich der jungen Colonie noch manches Jahr von Seite der malayischen Seeräuber Unheil drohte, so blühte dieselbe dennoch mit staunenswerther Raschheit auf und gelangte Dank der Schaffung eines Freihafens in kurzer Zeit zu bedeutender Wichtigkeit.

Singapore hatte durch lange Zeit das Monopol des Handels zwischen Indien und dem östlichen Asien; die Häfen von China, Japan, Cochinchina und Siam waren dem europäischen Handel versperrt, Batavia, ohne von letzterem ganz abgeschlossen zu sein, bot nur den holländischen Schiffen besondere Vortheile, die übrigen Häfen

der holländischen Besitzungen waren nur der nationalen Flagge geöffnet. Singapore war hingegen für alle Nationen frei, Schiffe irgend einer Nation entrichteten daselbst weder Zölle noch sonstige Abgaben; Malayen, Chinesen, Hindus, Araber waren in Singapore besser daran als in ihrem Vaterlande. Alle Erzeugnisse der tropischen Sunda-Inseln und hinterindischen kleinen Häfen, Kaffee und Reis an erster Stelle, fanden hier immer eine günstige Verschiffung, die Niederlassung Fremder blieb jederzeit eine vollkommen freie und war keinerlei Bedingungen unterworfen. Heutzutage ist Singapore, wenngleich hauptsächlich nur Zwischenhafen an der grossen Handelsstrasse zwischen Indien und dem östlichen Asien, so doch für den Frachten- und den Personenverkehr von hervorragender und noch immer zunehmender Bedeutung.

Von der Seeseite gesehen unterscheidet sich die Stadt kaum von dem gewöhnlichen Bilde, das europäische Hafenplätze zu bieten pflegen. Das saftige Grün der reichen Vegetation und die weithin sichtbaren Thürme der Kirchen bringen einen anmuthigen Zug in das Häusergewirre, das im nordöstlichen Theile bei einem malayischen, am Ufer des Rohore River gelegenen Pfahldorfe beginnt. Von hier aus zieht sich eine mehrere Kilometer lange Reihe meist einstöckiger Häuser längs der Rhede hin; landeinwärts erstrecken sich die verschiedenen Quartiere der Stadt, die von drei Hügeln, Pearls Hill, Government Hill und Mount Sophia, überragt werden. Der mittlere dieser Hügel erreicht 47·5 *m* Höhe und trägt den Palast des Gouverneurs, der Pearls Hill das Fort Canning, von welchem aus man einen prächtigen Ueberblick über die ganze Stadt geniesst.

Wie alle Städte des Orients, die von verschiedenen Nationen und Kasten bevölkert werden, so gliedert sich auch Singapore in mehrere Quartiere oder Viertel, die sich von einander durch die Verschiedenheiten ihrer Bauart und ihrer Industrien unterscheiden.

Am Landungsplatze, der durch die zahlreichen an den Quais angelegten ladenden oder löschenden Dampfer und durch das lebhafte Treiben entlang den grossen Docks ein überaus buntes Bild gewährt, liegen die Geschäftshäuser der Europäer, das Postgebäude und einige Clubs. Europäische und amerikanische Waaren, die Bodenproducte der Insel und der angrenzenden Halbinsel Malakka, sowie indische Gewebe sind hier und an den Quais in grossartigen Magazinen angehäuft. Auf der Rhede liegen überdies vollgeladene Schiffe fast aller europäischen und amerikanischen Flaggen, malerische chinesische Dschunken, malayische Praus und die eigenartig geformten Fahrzeuge der Bewohner der Sunda-Inseln.

An den Landungsplatz grenzt zunächst das europäische Viertel mit schönen Bauten, prächtigen Gärten, zahlreichen Hôtels und Kirchen. Hier befindet sich auch der Amtssitz des Gouverneurs und der aller Regierungsbehörden der Provinz. Die Hôtels besitzen weitläufige Räumlichkeiten, um den periodischen Ueberfluthungen durch ankommende Gäste Rechnung zu tragen; den klimatischen Verhältnissen entsprechend sind sie luftig gebaut und mit zahlreichen Bädern versehen. Das europäische Viertel bietet, abgesehen von dem bunten Völkergemisch, das die Strassen belebt, ein vollkommen europäisches Bild. Vor dem hübschen und ausgedehnten Gymkhana-Clubhouse befindet sich die Esplanade, ein sorgfältig gepflegter Rasenplatz mit einer Statue des Sir Thomas Stamford Raffles und einem Musikpavillon; unweit hievon liegt die in gothischem Style erbaute Kathedrale sowie das durch seine mächtigen Dimensionen hervorragende „Hôtel d'Europe". Die Gebäude der französischen Mission und die portugiesische Kirche liegen ebenfalls im europäischen Viertel.

Ein überaus interessantes Bild gewährt das chinesische Viertel, das im südwestlichen Theile der Stadt, südlich vom Singapore River, gelegen ist. Zwischen den meist blaugetünchten Häusern dieses Viertels befinden sich viele Buddha-Tempel und zahlreiche Verkaufsläden von eigenartigen chinesischen Leckerbissen; ein grosser Bazar heimischer Erzeugnisse und viele offene Werkstätten ergänzen den fremdartigen Eindruck, den dieser Stadttheil trotz seines regelmässigen Baues und seiner relativen Reinlichkeit hervorruft.

An der Mündung des vorgenannten Flusses, der die Stadt in zwei Theile trennt, liegt ein trefflich ausgerüstetes Fort.

An das chinesische grenzen das indische und das malayische Viertel; ausserhalb derselben, in einem weiten Bogen um die ganze Stadt, erstrecken sich zahlreiche malayische Kampongs und chinesische Niederlassungen; südlich vom Chinesenviertel befinden sich in einer Bucht, New Harbour genannt, die grossartigen Etablissements der Penninsular and Oriental Steam Navigation Company. Weiter landeinwärts liegen an den schönsten Punkten der Insel die Landsitze der wohlhabenderen Classen, bequem eingerichtete „Bungalows" mit schattigen Gärten. Reiche Leute kaufen meist einen der vielen Hügel, welche die Insel erfüllen, bauen auf dem Gipfel das Wohnhaus und verwandeln den Hügel selbst in einen Park.

Wenngleich die Bevölkerung der Insel ihren Erwerb hauptsächlich in der Handelsthätigkeit findet, so ist doch auch schon die ganze Insel von Culturen durchzogen, deren stetig fortschreitender Aus-

breitung der einstige Urwald Raum machen musste. Die ersten Colonisten, die als Pionniere des Ackerbaues ins Innere der Insel vordrangen, hatten unendlich viel durch Ueberfälle von Tigern zu leiden. Von der Nähe der menschlichen Behausungen angelockt, schwammen diese Raubthiere von der benachbarten Halbinsel Malakka über die Enge von Tambrosch und richteten auf Singapore grosse Verheerungen an. Aelteren Angaben zufolge wurden in jener Zeit alljährlich etwa 300 Menschen von Tigern getödtet. Hohe Prämien, die von der englischen Regierung und den Kaufleuten der Stadt für jeden erlegten Tiger ausbezahlt wurden, haben in relativ kurzer Zeit die fast gänzliche Ausrottung dieses Raubthieres zu Stande gebracht. Heutzutage haben die Ansiedler nur mehr die Einfälle wilder Schweine zu bekämpfen, welche den Anpflanzungen oft schweren Schaden zufügen.

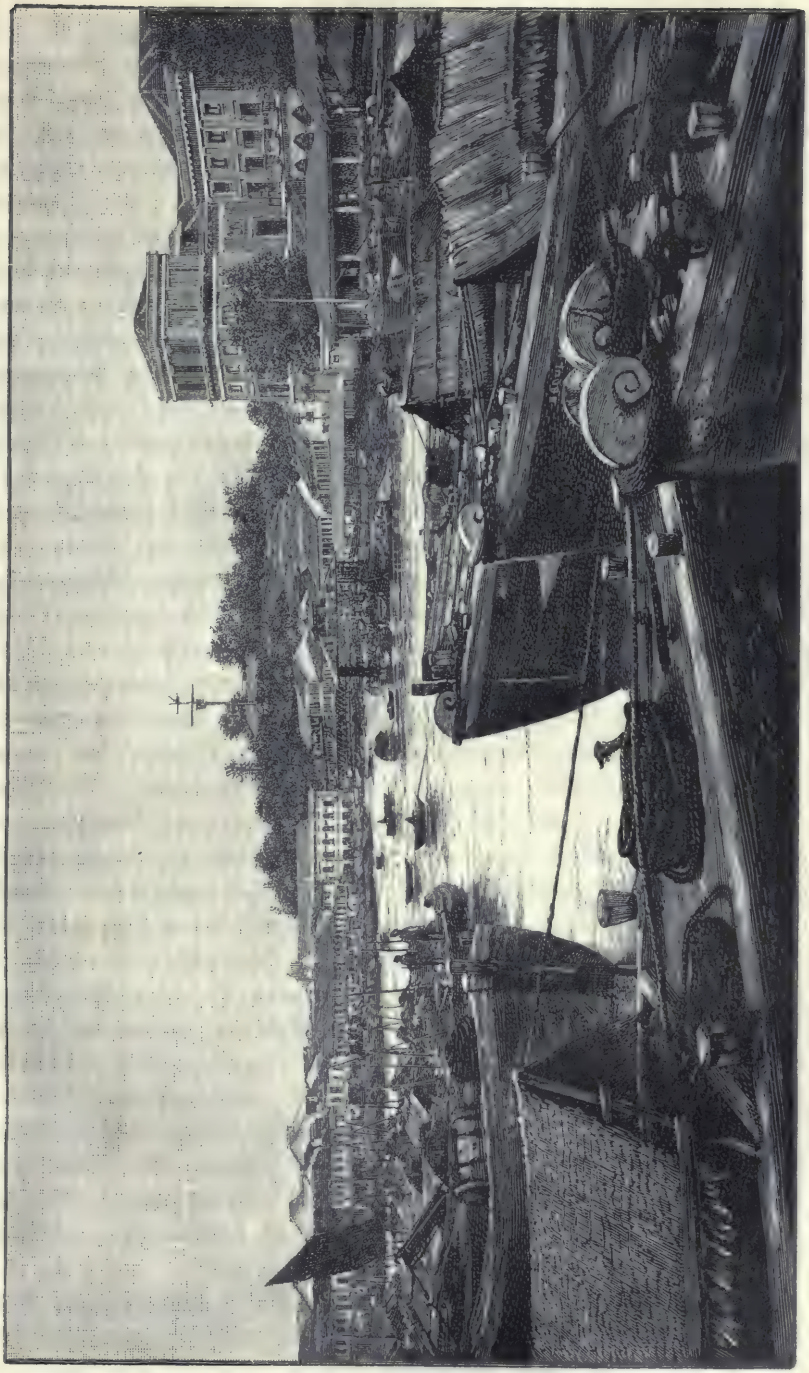
Am nordöstlichen Ende der Stadt liegt, wie bereits erwähnt, ein malayischer Kampong, ein getreues Abbild der malayischen Ortschaften Sumatras. Die kleinen Hütten, die auf hohen Holzpfählen erbaut sind, befinden sich an dem bei Fluth überschwemmten Flussufer des Rohore River. Steile Stiegen führen zu einer Plattform, woselbst sich der Hauseingang befindet. Die Wohnräume sind durch kleine Fenster nur mässig beleuchtet, doch rein und ordentlich gehalten.

Schon vor geraumer Zeit wurde in der Nähe der Militärstation ein botanischer Garten angelegt, der seinem doppelten Zwecke bestens nachkommt, als Erholungsort und zugleich als wissenschaftliche Versuchsstation zu dienen. Dieser Garten hat unter der Leitung des Directors H. J. Murton neuerdings einen bemerkenswerthen Aufschwung genommen. Von den Pflanzen des Gartens sind insbesondere zahlreiche Palmenarten und der Giftbaum Borneos *(Antiaris toxicaria)*, von dem vor Zeiten so viel gefabelt worden ist, hervorzuheben.

Das Raffles-Museum, errichtet im October 1887, besitzt erst wenig umfangreiche naturhistorische Sammlungen; die Bibliothek zählt 16.000 Bände.

Die Stadt Singapore, der Sitz der Verwaltung und des höchsten Gerichtshofes der englischen Colonie Straits Settlements, zählt 120.000 Einwohner, welche sich zusammensetzen aus Europäern und deren Nachkommen, aus Malayen und Chinesen, die theils eingewandert, theils auf Singapore gebürtige Nachkommen ihrer eingewanderten Väter sind, aus den von der Coromandelküste stammenden Klings, aus Arabern, Armeniern, Parsen, Juden, Birmanen, Siamesen, Bengalesen, Javanen u. a. m.

Die Chinesen, welche derzeit schon mehr als die Hälfte der



Singapore.

Gesammtbevölkerung der Insel betragen, kommen alljährlich mit Beginn des Nordost-Monsuns in grösserer Anzahl nach Singapore. Die meisten dieser Einwanderer sind arm und ohne Kenntnisse oder professionelle Fertigkeiten, aber durch ihre überall bewiesene Acclimatisationsfähigkeit, Genügsamkeit und Zähigkeit sind sie auch an diesem Ansiedlungspunkte sehr bald in der Lage, sich in relativ kurzer Zeit einen ausreichenden Erwerb zu schaffen. Jene Chinesen, die den beiden Nationallastern, dem Spiele und dem Opiumrauchen, widerstehen können, bringen es zumeist in wenigen Jahren zu angesehenen und einträglichen Stellungen sowohl als Kaufleute, wie auch als Pflanzer. So mancher chinesische Grosshändler Singapores hatte bei seiner Einwanderung keinen Dollar in der Tasche! Bezeichnend ist, dass der gesammte Verkauf von Spirituosen und Opium in den Händen der Chinesen liegt, die denselben von der Regierung gepachtet haben, und dass dieselben den ungeheuren Handelsumsatz immer mehr an sich ziehen, dabei aber die Preise der Waaren allmälig vertheuern. Der Anzahl nach finden die meisten Chinesen ihr Unterkommen beim Handelsverkehr, der Rest als Schuhmacher, Goldarbeiter, Schiffer, Ackerbauer, Fischer, Handlungsdiener u. a. Ihre wachsende und den Europäern gefährliche Bedeutung bezeichnet nichts so sehr, als das Wort „Chinesenpest", womit die Engländer grollend die Vermehrung des chinesischen Elementes in Ostindien benennen.

Die Ureinwohner Singapores sind die Malayen. Ihr träges Naturell bringt es mit sich, dass sie jeder dauernden Beschäftigung aus dem Wege gehen und daher auch beispielsweise nie als arbeitsame Landbebauer anzutreffen sind. Ihr ganzes Streben geht darnach, ein kleines Grundstück zu besitzen, das sie mit ihrem Reisbedarf für das ganze Jahr versorgt. Dieses Grundstück beschäftigt sie nur durch zwei Monate, die anderen zehn verbringen sie in gleichgiltigem Müssiggang. Verhältnissmässig wenige Malayen suchen ihr Unterkommen beim gewerblichen Treiben der Stadt, in welchen Fällen sie allerdings von der europäischen Civilisation nicht unberührt bleiben.

Die aus der Provinz Madras stammenden Klings werden zumeist für untergeordnete Dienste, wie z. B. als Diener, zum Ziehen der Djinrikschas (zweiräderige Karren für Personenbeförderung) oder als Kulis in den Pflanzungen verwendet, welchen Anstellungen sie ihren Charaktereigenschaften gemäss sehr gut entsprechen.

Die europäische Gemeinde endlich bilden hauptsächlich Engländer, Deutsche und Portugiesen; ihre Zahl erreicht mit Einschluss der Garnison etwa 2800 Menschen.

Das Klima der Stadt und der Insel ist durch die Gleichmässigkeit seiner Temperatur und, weil es gesund ist, bemerkenswerth; Aerzte nennen die Insel „das Paradies der Kinder“. Die mittlere Jahrestemperatur beträgt 26° C., sie wird von der höchsten eintretenden Temperatur nur um etwa 2—3° überschritten; auch die täglichen Temperaturschwankungen sind im Allgemeinen unbeträchtlich. Stürmisches Wetter kommt zwar zu jeder Zeit vor, am häufigsten beim Monsunwechsel, dauert jedoch nie besonders lange. Die Jahresregenmenge ist eine ziemlich beträchtliche, denn unter normalen Verhältnissen regnet es fast täglich, am stärksten aber im November und December. Die Regen erhalten im Vereine mit der grossen Luftfeuchtigkeit und den starken nächtlichen Thaufällen die prächtige Vegetation der Insel, deren immergrüne Wälder sich zwischen den Abhängen der Hügelketten ausbreiten und die letzteren in malerischer Weise krönen.

Singapore hat zwei Ankerplätze, und zwar die alte Rhede und den neuen Hafen (New Harbour). Die alte Rhede ist im Südosten der Stadt gelegen und wird, da sie leicht anzulaufen ist, insbesondere von Segelschiffen und von jenen Dampfern bevorzugt, die weder zu laden noch zu löschen beabsichtigen. Immerhin können Schiffe, die hier ankern, ihren Waarenverkehr mittelst chinesischer Dschunken bewerkstelligen, welche Operation durch die in den Morgenstunden andauernden Windstillen wesentlich gefördert wird. Die Boote des Personenverkehres legen an einer langen, hölzernen Landungsbrücke, dem Johnson Pier, an, doch ist das Anlegen manchmal durch den Umstand erschwert, dass die Brücke dem Seegange des vorherrschenden Südostwindes ausgesetzt ist. Die Kriegsschiffe aller Flaggen pflegen, insbesondere wenn sie keine Kohlen zu ergänzen haben, ebenfalls auf der alten Rhede zu ankern, weil diese einerseits mehr Manövrirraum bietet, andererseits aber für Luftströmungen offener, also gewissermassen besser ventilirt ist.

Der Ankerplatz des New Harbour wird durch den Kanal zwischen den Inseln Singapore, Blakan Mati und Ayerbrani gebildet; ihn suchen hauptsächlich Dampfer auf, deren Manöver durch die hier vorkommenden variablen und mitunter auch heftigen Meeresströmungen weniger beeinflusst wird, als jenes der Segelschiffe. Die Dampfer, die überdies anstandslos jede der drei Zufahrten dieses Hafens benützen können, pflegen an den Quais anzulegen, an welchen sämmtliche Kohlenmagazine sich befinden.

Im New Harbour befinden sich auch drei Docks, von denen

zwei an der westlichen Zufahrt und das dritte, das Graving-Dock, an der östlichen Zufahrt erbaut wurden. Letzteres Dock, das am günstigsten gelegene, besitzt 137 *m* Länge, 20 *m* Breite und 6 *m* Wassertiefe. Die französische Kriegsmarine hat auf der Insel Ayerbrani ein Lebensmitteldépôt angelegt.

Singapore (Massstab 1 : 92.500; Sonden in Metern).

A Malayen-Friedhof, B Kirche, C Anlegeplatz für Boote, D Ankerplatz für kleinere Schiffe, E Ankerplatz für grosse Schiffe, F Leuchtfeuer, G Backe, H neuer Hafen, J Piloten-Haus, K Docks und Kohlenmagazine, L Fischereien, M Anlegeplätze für Handelsdampfer, N Rhede von Singapore, O Bank.

Singapore ist der bedeutendste und verkehrsreichste Transithafen Ostasiens. Dank seiner Lage wurde der Platz Knotenpunkt des Schiffahrtsverkehres und der Kabel nach Vorderindien, Hinterindien, China, Japan, den Philippinen, dem indischen Archipel und dem östlichen Australien. Es bildet für einen grossen Theil europäischer Waaren den Umladungsplatz nach dem Osten, ist aber auch ein Sammelpunkt für die verschiedensten Producte der genannten Länder, die behufs Verschiffung nach dem Westen hierher gebracht werden. Seine Bedeutung als Import- und Exportplatz wächst ferner in dem Masse, als die rasche Entwicklung der Halbinsel Malakka, Sumatras und Borneos seinem Handel neue Hinterländer und ein sich mit jedem Jahre namhaft ausdehnendes Absatzgebiet schafft.

Der Gesammtverkehr von Singapore wird durch nachstehende Daten veranschaulicht:

Der Totalwerth seiner Einfuhr betrug nach amtlichen Quellen in den Jahren: 1889 110,764.590 Dollars, 1888 108,112.271 Dollars, 1887 92,119.736 Dollars, hat mithin im Laufe von zwei Jahren eine Steigerung um rund 18 Mill. Dollars erfahren.

Der Gesammtwerth seiner Ausfuhr belief sich 1889 auf 88,683.134 Dollars, 1888 auf 87,143.305 Dollars, 1887 auf 75,066.330 Dollars.

Von der obbezeichneten Einfuhrsziffer des Jahres 1888 entfielen auf Grossbritannien und Irland 18,646.742 Dollars, die britischen Colonien (mit Ausschluss von Penang und Malakka) 22,817.550 Dollars, auf Penang und Malakka 7,711.504 Dollars.

Die gesammte nichtbritische Einfuhr erscheint mit 59,043.867 Dollars im Jahre 1888 und mit 47,376.768 Dollars im Jahre 1887 angegeben.

Von dieser entfielen im Jahre 1889 auf:

Arabien	49.496	Dollars	Malayische Halbinsel (Westk.), u. zwar:		
Amerika	763.076	„	Selangor	3,787.957	Dollars
Belgien	800.982	„	Sungei Ujong .	645.069	„
Borneo (nichtbrit.)	53.056	„	Natunas-Inseln	425.298	„
China	4,829.906	„	Niederländ.-Indien, u. zw.:		
Cochinchina	436.347	„	Sumatra	2,240.803	„
Deutsches Reich . .	1,459.965	„	Java	4,111.664	„
Aegypten	23.405	„	Rio	2,199.523	„
Frankreich	1,083.965	„	Bali	838.679	„
Franz. Cochinchina	3,865.708	„	Die andern Inseln	10,506.475	„
Das übrige Franz.-Indien	399.189	„	Oesterreich-Ungarn	565.763	„
Niederlande	161.733	„	Persien	210	„
Italien	149.499	„	Philippinen	840.353	„
Japan	4.585.783	„	Portug.-Indien . . .	2.840	„
Malayische Halbinsel (Ostküste)	932.550	„	Sarawak	1,189.362	„
Malayische Halbinsel (Westk.), u. zwar:			Siam	4,933.321	„
Djohore	6,421.100	„	Schweiz	600	„
Perak	119.279	„	Spanien	10.163	„
			Sulu-Archipel	208.336	„
			Türkei (eur. u. asiat.)	402.406	„

Aus dieser Aufstellung geht hervor, dass die Producte des indischen Archipels, der malayischen Halbinsel, Siams, Chinas und Japans das grösste Contingent der Einfuhr von Singapore bilden.

Von der aus Grossbritannien und dem übrigen Europa kommenden Einfuhr, welche sich aus den verschiedensten Industrie-Erzeugnissen zusammensetzt, wird ein grosser Theil meist uneröffnet nach den benachbarten Inseln und Ländern verkauft.

Im Jahre 1888 wurde zum ersten Male russisches Petroleum aus Batum, in Blechkisten in bedeutenden Mengen eingeführt, so dass Singapore neben Penang den Hauptabsatzort für Batumer Petroleum bildete. In den Handelslisten von Singapore wird der Werth desselben aber nicht bei Russland, sondern noch bei der asiatischen Türkei eingerechnet, zu der Batum schon seit 1878 nicht mehr gehört.

Von der Gesammtausfuhr des Jahres 1888, welche, wie bereits erwähnt, 87,143.305 Dollars betrug, entfielen auf Grossbritannien und Irland 19,526.721 Dollars, auf die britischen Colonien 10,934.001 Dollars und auf die übrigen fremden Länder 53,803.115 Dollars.

Die Gesammtausfuhr nach Grossbritannien, den Vereinigten Staaten und dem europäischen Continente, welche beinahe durchwegs aus den Landesproducten derjenigen Staaten und Inseln des Ostens besteht, die in der Tabelle über die Einfuhr verzeichnet sind, setzt sich aus folgenden Artikeln und Mengen zusammen:

Die stärkste Ausfuhr verzeichnet Gambier in einer Menge von 368.763 *q*, hierauf folgt Koprah mit 310.502 *q*.

Die Ausfuhr von Sagomehl erreichte 263.914 *q* und die von Perlsago 21.794 *q*.

An Stuhlrohr exportirte Singapore 158.461 *q* und an Pfeffer 116.263 *q*, davon $^5/_6$ schwarzen und $^1/_6$ weissen Pfeffer.

Der Export von Zinn belief sich auf 150.130 *q*.

Die übrigen Ausfuhrsmengen der einzelnen wichtigeren Artikel zeigt folgende Tabelle.

Gefleckter Tapioka . .	47.735 *q*	Kautschuk	7.334 *q*
Perl-Tapioka	42.684 „	Illipénüsse	8.119 „
Tapiokamehl	26.227 „	Dammarharze	2.760 „
Reis	26.401 „	Stocklack	2.382 „
Kopalharz	16.314 „	Muskatnüsse	1.892 „
Guttapercha	14.312 „	Perlmutterschalen . .	2.075 „
Kaffee	13.190 „	Benzoë	1.687 „

Unter den Producten des Thierreiches sind in erster Linie rohe Häute zu erwähnen, welche eine Ausfuhrsmenge von 32.171 *q* verzeichneten, daneben wurden 22.258 *q* gegerbte Häute exportirt.

Die Ausfuhr von Hörnern belief sich auf 12.690 *q*.

Was die industrielle Thätigkeit betrifft, so bestehen neben den Docks, in welchen die Schiffsreparaturen besorgt werden, in Singapore eine Eisfabrik, eine Oelfabrik und mehrere europäische und chinesische Unternehmungen, welche

tropische Früchte, vor allem Ananas, conserviren und nach Europa (England, Frankreich), Amerika und Australien versenden. Dieses Geschäft hat sich so entwickelt, dass man 1889 nicht im Stande war, alle Aufträge auszuführen. Nun hat aber der Sultan von Djohore einen grösseren Landstrich der Ananascultur gewidmet, und auch auf den benachbarten Inseln haben die Eingeborenen die Cultur derselben aufgenommen.

Vermöge seiner geographischen Lage Knotenpunkt einer grossen Anzahl Dampferlinien, die von hier aus Zweiglinien nach verschiedenen Richtungen des weiteren Ostens unterhalten, weist Singapore selbstverständlich einen sehr bedeutenden Schiffsverkehr auf.

In Singapore liefen 1889 3867 Dampfer und Raaen führende Segelschiffe mit zusammen 3,065.732 *T* Rauminhalt ein. Der Nationalität nach waren hiervon

	Im Ganzen		Darunter mit Ladung	
	Zahl	*T*	Zahl	*T*
Britische	2504	2,030.850	2465	1,989.986
Niederländische	637	165.154	627	161.187
Deutsche	329	374.717	317	364.314
Französische	129	202.938	128	209.123
Spanische	56	82.624	56	82.624
Sarawak'sche	44	12.024	43	11.835
Italienische	40	56.584	39	55.609
Siamesische	28	4.116	28	4.116
Schwed. u. norwegische	25	31.238	21	27.608
Amerikanische	21	16.470	11	7.706
Oesterreich.-ungarische	20	44.919	20	44.919
Russische	16	27.405	16	27.405
Britische, Nord-Borneo	10	1.510	10	1.510
Andere	8	8.183	7	7.394

Die Richtung des Verkehres der Schiffe europäischer Bauart mit Singapore wird der Hauptsache nach durch folgende Zahlen beleuchtet.

Es kamen aus:

Grossbritannien direct . .	200	Schiffe	von	277.987 *T*
und über Penang . . .	139	„	„	207.769 „
von Britisch-Indien. . . .	268	„	„	231.258 „
„ Hongkong	299	„	„	365.289 „
„ China	291	„	„	343.667 „
„ Französ. Cochinchina	93	„	„	114.533 „
„ Deutschland	48	„	„	66.737 „
„ d. malayisch. Halbins.	369	„	„	67.045 „
„ Sumatra	516	„	„	127.524 „
„ Java	343	„	„	214.900 „
„ den Philippinen . . .	85	„	„	113.235 „
„ Siam	221	„	„	124.202 „

Der gesammte Schiffsverkehr von Singapore erreichte 1889 7715 Schiffe europäischer Bauart mit 6,113.977 Reg.-T. und 13.182 Fahrzeuge von Eingebornen (Chinesen, Malayen, Indern) mit 508.189 Reg.-T., im Ganzen also 20.879 Schiffe mit 6,622.166 Reg.-T., 1888 20.441 Schiffe mit 6,304.618 Reg.-T.

In Singapore landen folgende regelmässige Dampfschiffslinien: Norddeutscher Lloyd (Bremerhaven—Yokohama) einmal in vier Wochen, Deutsche Dampfschiffsrhederei zu Hamburg, und zwar die Sunda-Linie (Batavia) einmal monatlich, die Kingsin-Linie (Hongkong, Yokohama) alle 14 Tage; Peninsular and Oriental Steam Navigation Cy. (London, Brindisi, Yokohama) jede zweite Woche, Messageries Maritimes (Marseille) jeden zweiten Sonntag, Oesterreichisch-Ungarischer Lloyd (einmal im Monate), Navigazione Generale (Genua—Hongkong), spanische Dampfer Batavia (Barcelona, Manilla).

Von Singapore gehen Zweiglinien nach Batavia und Saigon.

Die British India Steam Navigation Company unterhält eine wöchentliche Linie Calcutta, Rangoon, Penang, Singapore. Im Anschlusse an die Dampfer der Deutschen Dampfschiffs-Rhederei zu Hamburg (Sunda-Linie) befördern die Schiffe der New-Guinea-Compagnie von October 1891 angefangen die Post nach und von Kaiser-Wilhelmsland je einmal in zwei Monaten.

Als Landungsplatz für Kulis hat Singapore an Bedeutung verloren, seit dieselben von den chinesischen Häfen nach Deli auf Sumatra direct verschifft werden. Im Jahre 1889 wurden auf 49 Schiffen ausser der Ladung 16.312 Chinesen befördert.

Von Singapore gehen Kabel über Penang nach Madras und nach Rangoon, über Saigon nach Tongking und nach Hongkong, nach Batavia und über Banjoewangi nach Australien.

Singapore ist Sitz einer Handelskammer und von Filialen der Chartered Bank of India, Australia and China, der Chartered Mercantile Bank of India, London and China, der Hongkong and Shanghai Banking Corporation, sowie der Oesterreichisch-Ueberseeischen Handelsgesellschaft.

In Singapore bestehen Consulate der Staaten: Belgien, Brasilien, China, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Italien, Japan, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, Siam, Spanien, Vereinigte Staaten von Amerika.

* * *

Neben Singapore ist George Town, die Hauptstadt der Insel Penang, der wichtigste Handelsplatz der Straits Settlements. Doch hört man nur selten den Namen der Hauptstadt; der Name der Insel, welcher „Betelnussinsel" bedeutet, wird gewöhnlich auch ihrer Hauptstadt beigelegt.

Die Insel Penang oder Prince of Wales-Insel, wie man sie bis vor wenigen Jahren genannt hat, liegt in der Strasse von Malakka unter 5° nördlicher Breite und in der Nähe der Küste der Malayischen Halbinsel. Sie gehört nach der Eintheilung der Meere, wie sie in den Werken über die physikalische Geographie gebräuchlich ist, bereits zum indischen Ocean; aber der Handelsgeograph muss Penang, wo der mexikanische Dollar die Handelsmünze ist, im Zusammenhange mit Singapore behandeln, dem es auch politisch untergeordnet ist.

Penang steht seit 1785 unter der Herrschaft der Engländer. Es übernahm als Handelsplatz die Erbschaft des niedergehenden Malakka und wurde 1806 zum Range einer Präsidentschaft erhoben, als Singapore noch fast unbekannt war. Im Jahre 1825 vereinigte man Malakka und Singapore mit Penang als Vorort unter dem Namen der Straits Settlements. Aber durch seine günstigere Lage überflügelte Singapore seine ältere Schwester, und 1832 wurde der Sitz der Verwaltung von Penang nach Singapore verlegt.

Das Handelsgebiet von Penang bilden die englische Provinz Wellesley auf der malayischen Halbinsel, die dortigen einheimischen Staaten, von denen einer nach dem anderen sich unter die Schutzherrschaft der Engländer stellt, und der nördliche Theil des holländischen Sumatra.

Auch hier dominiren die Chinesen, wie in Singapore, und geniessen den Reichthum, den sie durch Fleiss und Unternehmungsgeist erworben haben.

Seit Jahren geht die Hälfte der in Penang eingeführten europäischen Waaren nach dem Sultanate Atschin (Atjeeh), und der Krieg, welchen die Holländer gegen ihren aufständischen Vasallenstaat zu führen gezwungen sind, schädigt ungemein den Handel von Penang, dessen ansehnliche Höhe die folgende Tabelle zeigt.

Der Handel von Penang betrug in Dollars:

	Einfuhr	Ausfuhr	Gesammtverkehr
1889	43,181.397	41,833.488	85,014.885
1888	48,696.237	43,856.509	92,552.746
1887	46,369.873	42,289.573	88,659.446

Der Hauptartikel der Einfuhr sind rohe (Mexicans, Supers, Grey Shirtings und T-Cloths) und gebleichte (Shirtings, Cambrics), dann bedruckte und buntgewebte Baumwollwaaren, welche in erster Linie das Mutterland England liefert.

Der bedeutendste Artikel der Ausfuhr ist gegenwärtig Zinn, 1889 mit 161.388 Piculs, 1888 mit 152.659 Piculs (1 Picul = 60·479 *kg*), welches nach England und der Union geht.

Im Jahre 1889 wurden von schwarzem Pfeffer 92.259 Piculs, von weissem Pfeffer 39.726 Piculs nach England, Triest und Hamburg ausgeführt.

Zucker, der aus der Provinz Wellesley stammt, geht von hier nur nach England; 1889 166.369 Piculs, 1888 52 520 Piculs.

Minder wichtig sind Tapiokamehl (1889 98.248 Piculs), Tapioka, Muskatnüsse, Muskatblüthen, Nelken, Benzoë, Patchoulikraut, Häute und Hausenblase.

Der Schiffsverkehr von Penang erreichte 1889 5867 Schiffe mit 3,231.786 Reg.-T., 1888 5174 Schiffe mit 2,928.364 Reg.-T., 1887 4931 Schiffe mit 2,711.993 Reg.-T.

Der Hafen wird einmal in 14 Tagen von der Kingsin-Linie der Deutschen Dampfschiffsrhederei zu Hamburg auf der Ausreise und von der chinesischen Linie der Peninsular and Oriental Steam Navigation Cy. und des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd bei der Ausreise und Rückreise, von der British India Steam Navi-

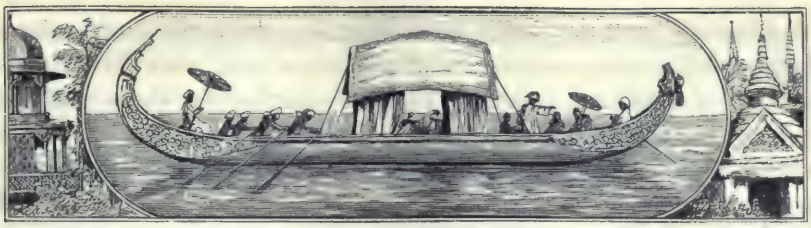
gation Cy. (Calcutta—Singapore), dann oft auch von den Schiffen der Navigazione Generale Italiana (Genua—Hongkong) angelaufen.

Daraus erklärt sich auch, dass auf die britische Flagge mehr als zwei Drittel der gesammten Tonnenzahl entfallen. Neben der britischen Flagge sind die niederländische, die deutsche und die österreichisch-ungarische hervorzuheben.

Von Padang gehen Kabel nach Madras, Rangoon, Malakka, Singapore und an die gegenüberliegende Küste der Halbinsel Malakka.

Penang ist Sitz einer Handelskammer und von Niederlassungen der Chartered Bank of India, Australia and China, und der Chartered Bank of India, London and China.

Consulate unterhalten: Belgien, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Siam, Vereinigte Staaten von Amerika.



Der indische Ocean.

Zur selben Zeit, als die Gestade des mittelländischen Meeres vom Frühroth geschichtlicher Kunde erhellt werden, fällt auch bereits ein leiser Schimmer historischen Lichtes auf die Uferländer des indischen Oceans.

So wenig als Klima und Natur dieser Erdstriche sich in geschichtlicher Zeit geändert haben, ebensowenig hat deren ethnographische Scenerie im Grossen und Ganzen eine andere Physiognomie erhalten. Nur durch die Europäer, welche aber erst im 16. nachchristlichen Jahrhunderte eingedrungen sind, ist neues Leben in und an den Ocean gebracht worden, der die reichgegliederte Südküste Asiens, das einförmige Ostafrika, Australien und die Sundainseln bespült.

Neben der winzigen, übrigens auch vom Klima befeindeten Minorität europäischer Eindringlinge behaupten sich die Ureinwohner als compacte, aber commerciell abhängig gewordene Majoritäten. Die Araber, die Hindus, die Drawidas, die Malayen, die dunkelfarbigen Afrikaner sind geblieben, wo sie vordem waren. Für Einheimische und Fremde hatte und hat der grosse indische Ocean zu allen Zeiten ein Gravitationscentrum, das sich im Namen schon kundgibt, im Norden, im Lande der Kostbarkeiten und Wunder: in Indien.

Die Producte der südostasiatischen Tropenwelt hatten schon eine Anziehungskraft, als die dominirenden Artikel des heutigen

Welthandels noch gar keine Rolle spielten; sie waren eben eminent transportfähig zu einer Zeit, als alles darauf ankam, dass der Handelsartikel bei möglichst geringem Volumen und Gewicht einen möglichst hohen Werth repräsentire. Bei der Singularität der tropischen Erzeugnisse bildete deren masslose Vertheuerung in Folge des Transportes und des Zwischenhandels noch immer kein unüberwindliches Hinderniss für deren Verkäuflichkeit.

Seit den frühesten Zeiten stehen der ostasiatische (chinesische), iranische, arabische und mediterrane Culturkreis mit den beiden Indien in Verbindung. Es war dieses von Anbeginn eine Verbindung zur See; verbindet doch nur ein einziger praktikabler Landweg, der Kheiberpass und Kabuldurchbruch, Indien mit den Nachbarländern, speciell mit Iran. Die 4—5000 *m* hohen unwegsamen Pässe über den Himalaya kommen für den Grosshandel einfach gar nicht in Betracht.

Werfen wir einen Blick auf die Karte. Nordwärts vom indischen Ocean erstreckt sich jener zusammenhängende Steppen- und Wüstengürtel der alten Welt, der Afrika und Asien vom atlantischen bis nahe an das pacifische Meer durchsetzt. Stellenweise reicht er unmittelbar an den indischen Ocean. Wenn er auch von Oasen unterbrochen wird, so bildet er doch ein schwer zu bewältigendes Hinderniss des Völkerverkehrs. Mit bewunderungswürdiger Energie haben schon in fernen Zeiten acclimatisirte Stämme das Hinderniss überwunden. So führt z. B. die älteste Karawanenstrasse der Weltgeschichte von Gerrha im südöstlichen Arabien durch die arabisch-syrische Wüste zum Mittelmeer. Die Lage von Gerrha weist aber auf eine jener tiefeingeschnittenen Wasserfurchen hin, durch welche die Bewältigung des ebengenannten Wüstengürtels erheblich erleichtert worden ist, auf den persichen Golf, der an Wichtigkeit freilich noch von dem arabischen Golf oder dem Rothen Meere überboten wird.

In diesen Furchenlinien hat sich der Menschen- und Waarenverkehr des Alterthums und des Mittelalters vollzogen; in die eine derselben ist er seit mehr als zwanzig Jahren nach einer lange dauernden Periode der Verödung zurückgekehrt.

Die Handelsgeschichte des Rothen Meeres enthält in nuce die des indischen Oceans und bis zu einem gewissen Grade die der alten Welt überhaupt.

Die Bewohner der Nil-Oase, die Hamiten Altägyptens, erzählen uns von ihren Fahrten nach dem Lande Punt, einer Collectivbezeichnung des tropischen Arabiens und Ostafrikas. Von den He-

bräern hören wir alte Traditionen über die Ophir-Fahrten der Phönikier, welches Ophir mit dem Punt der Aegypter wohl identisch gewesen sein dürfte. In Ophir gab es aber auch indische Producte einzutauschen; das arabische Meer war eben der Schauplatz eines seit lange bestehenden Verkehres zwischen Indien und Arabien. Durch arabische Hände gingen indische Producte dann weiter nach Babylon, Syrien, Iranien oder Aegypten.

Mit der Gründung Alexandriens und des Ptolomäerreichs beginnt eine neue Epoche für die Beziehungen der Mittelmeerländer zu Indien. Jedoch nicht der Suezcanal des Alterthums — jener Canal, den Ramses, Necho, Darius begonnen, die Ptolomäer wieder brauchbar gemacht hatten — war der wichtigste Träger dieses Verkehres, sondern die genaue Kenntniss oder doch sorgsame Berücksichtigung der meteorologischen Verhältnisse. Gerade aus meteorologischen Gründen, der ungünstigen Winde wegen, löschte man die Indienfahrer nicht in Suez, sondern in Berenice, von welchem Hafen Karawanen die Waaren nach Koptos an den Nil brachten. Das Gelingen und die Dauer der Fahrten von und nach Indien hingen ebenfalls von meteorologischen Vorgängen ab, nämlich von den Monsunen im nördlichen Theile des indischen Oceans. Der Südwest-Monsun während des Sommers der Nordhalbkugel wurde zur Hin-, der Nordost-Monsun zur Rückfahrt benuzt; Südwinde brachten die Schiffe dann noch im Rothen Meere bis Berenice. Auch in der Zeit des Zerfalles der Römerherrschaft dauerte der Verkehr im erythräischen Meere fort, wie die Spuren des Christenthums auf Sokotora, Ceylon und an der Malabarküste (sogenannte Thomas-Christen) beweisen — Spuren, die sich bis zur Invasion der Portugiesen erhalten haben.

Bis über den Anfang unserer Aera lassen sich auch maritime Beziehungen zwischen Vorder- und Hinterindien, Indien und China nachweisen, wodurch in den bengalischen Busen und in die Strassen der Javasee mannigfaltiges Leben kam.

Spröder noch als die indochinesischen Wechselbeziehungen verhalten sich die Wanderungen der Malayen gegen jede chronologische Fixirung. Wenn wir uns Peschel und Ratzel hinsichtlich der anthropologischen Einheit der Malayen des nach ihnen benannten Archipels mit den Polynesiern und einem Bruchtheil der Bevölkerung von Madagaskar anschliessen, so dürfen wir auch das Staunen über nautische Leistungen theilen, welche alles übertreffen, was Arier, Semiten und Mongolen vor Columbus und Magelhaens unternommen haben.

Eine neue Epoche beginnt für den indischen Ocean mit dem Auftreten des arabischen Propheten und der Ausbreitung seiner Lehre bis Indien und Centralasien einerseits, Spanien und Marokko andererseits. Die Araber werden nun die ausschliesslichen Herren des indischen Oceans und unterwerfen insbesondere Ostafrika ihrem Einflusse, den sie daselbst bis zur Gegenwart, freilich von englischen und deutschen, ehemals auch von portugiesischen Mitbewerbern bedrängt, erhalten haben.

Was der mittelalterlichen Welt an indischen und chinesischen Producten zukommt, muss durch arabische Hände, muss durch die von ihnen beherrschten Engen des persischen oder arabischen Golfes, muss ihre Karawanenwege und Stapelplätze benützen, wo islamitische Despoten Abgaben und Preise der ein- und ausgehenden Waaren festsetzen. Nur der beschwerliche Ueberlandweg liegt ausserhalb der Grenze ihrer Machtsphäre.

Das wichtigste Ereigniss in der ferneren Geschichte des indischen Oceans, eines der folgenschwersten zugleich für die Entwicklung Europas und die Expansion der europäischen Cultur, „war die Ablenkung des indischen Handelsverkehrs aus dem schmalen Bette des arabischen Meerbusens nach dem Ocean, so dass die atlantischen Uferstaaten jene Vortheile genossen, welche früher ausschliesslich den Küsten des Mittelmeeres zu Gute kamen“ (O. Peschel). Mit der Entdeckung der Südspitze Afrikas durch Bartolomeo Diaz (1486) und des Seeweges an die Malabarküste (Vasco da Gama, 1498) schlug auch die Sterbestunde für die arabische Seeherrschaft. Im Jahre 1513 stand ihr Pulsschlag still; denn in diesem Jahre drang der grosse portugiesische Statthalter Albuquerque über Sokotora und Aden ins Rothe Meer ein, nachdem 1507 bereits die arabischen Handels-Emporien Ormuz und Maskat von den Portugiesen besetzt worden waren. Das geschah aber nicht, um den genannten Plätzen neues Leben zuzuführen, sondern um die Eingänge in das Rothe und persische Meer für die Zukunft zu erschweren. So war denn von da an der indische Ocean nur vom Cap der guten Hoffnung aus zugänglich; die Portugiesen hüteten ihn als ihre Domäne, deren ausschliessliches Eigenthum ihnen die höchste Autorität der Christenheit, der Pontifex maximus in Rom, zuerkannt hatte.

Indem die Spanier gleichzeitig vom Stillen Ocean Besitz nahmen, schloss sich der Ring der indo-germanischen Weltherrschaft rund um die Erde, die Völker des „erythräischen Culturkreises“ (Ratzel) waren ausgeschaltet aus der Kette, in der sie bis dahin ein wichtiges Glied gebildet hatten.

Aber schon gegen Ende des XVI. Jahrhunderts brach das pontifical-spanisch-portugiesische System der Oceansperre haltlos in sich zusammen. Holländer, Engländer, Franzosen drangen unaufhaltsam auch in den indischen Ocean ein. Das völkerrechtliche System des *„mare liberum“* — Freiheit des Meeres in Krieg und Frieden — gewann die Oberhand.

Das Uebergewicht der Holländer und späterhin der Engländer beruhte nicht auf Verträgen und künstlichen Veranstaltungen, sondern auf ihrer natürlichen reellen Ueberlegenheit. Im Laufe des XVIII. Jahrhunderts überholten die Engländer alle ihre Nebenbuhler, besonders die Franzosen, welche von ihnen aus Nordamerika und Ostindien verdrängt wurden. Gleichzeitig eilte die englische Industrie durch technische Erfindungen und Organisation des Grossbetriebes den Industrien des Continentes um ein halbes Jahrhundert voraus. Als nun in Frankreich das alte Regime seiner politischen Misserfolge wegen von der Revolution gestürzt worden war, bildete die Bekämpfung des seegewaltigen Britanniens, die Zerstörung seiner commerciellen Vorherrschaft den Kerngedanken des neuen kriegerisch-politischen Systems. Die Fleischwerdung dieses Gedankens hiess Napoleon Bonaparte. Von überschwenglichen Phantasien erfüllt, unternahm der junge Corse seinen denkwürdigen Alexanderzug nach Indien. Freilich, das Schicksal donnerte ihm schon in Syrien ein Halt entgegen, allein das berühmte Wort Napoleons: „Aegypten ist der Schlüssel Indiens“, bildet den Keim der sogenannten Orientfrage, welche heute und wohl noch für lange Zeit den Cardinalpunkt der grossen europäischen Politik bildet, und in Bonaparte's Umgebung entstand der fruchtbare Zukunftsgedanke einer Durchstechung des Isthmus von Suez. Erst unter Napoleon III. sollte das Werk zur Ausführung kommen, mit welchem die jüngste Phase in der Geschichte des indischen Oceans anfängt (1869). Wenn sich die stille Hoffnung der Franzosen und vielleicht auch anderer Handelsstaaten am Mittelmeer daran geknüpft hat, der englischen Präponderanz in Süd- und Ostasien einen tödtlichen Schlag beigebracht zu haben, so ist sie nicht in Erfüllung gegangen. Durch Vermehrung ihrer Positionen im Mittelmeer, durch geschickte finanzielle Operationen, durch die erhöhte Aufmerksamkeit, welche den australischen und afrikanischen Colonial- und Schutzgebieten zugewendet worden, hat England im Ganzen seine frühere Stellung behauptet.

Im Vergleiche zur reichen Nordküste ist der ostafrikanische buchten- und hafenarme Küstensaum des indischen Oceans nach jeder

Richtung stiefmütterlich behandelt. Kahle, sandige Flachküsten wechseln mit tropischem Urwald ab, die ärmlichen Niederlassungen, und nur ganz selten auftauchenden Leuchtfeuer verrathen dem fremden Schiffer, dass er am culturärmsten Erdtheile hinsegelt, dessen bedürfnisslose Bewohner auf den untersten Stufen der Civilisation stehen und, zufrieden mit ihrem vegetirenden Leben, die Schätze des Bodens ungehoben lassen.

Ganz Afrika hatte, abgesehen von Aegypten, nie einen bedeutenden Handel, weil es fast nichts producirte, mithin fast nichts auf die internationalen Märkte zu werfen hatte.

Diesen geringen Handel, soweit er sich in Ostafrika abspielt, hatten, wie erwähnt, seit Jahrtausenden die Araber in Händen, ja es ist zweifellos, dass sie diesen ganzen Aussenhandel schon zur Zeit Alexanders des Grossen, also vor zweitausend Jahren, bis tief ins Innere des schwarzen Erdtheiles vollständig beherrschten und monopolisirten. Ihre Nachfolger in der Handelsherrschaft, die Portugiesen, beschränkten sich zumeist auf die fiscalische Ausbeutung dieser Handelspforten und nahmen weder auf die Civilisation der Neger noch auf die Hebung des Binnenhandels, den sie nach wie vor den Arabern überliessen, einen Einfluss; ja im XVIII. Jahrhunderte konnte sogar die arabische Herrschaft auch politisch neben der des schwach gewordenen Portugal nochmals ihr Haupt erheben und das muselmännische Sansibar zum Emporium des ostafrikanischen Handels emporbringen. Geändert wurden diese Verhältnisse gründlich erst durch das Auftreten der Engländer in unserem Jahrhunderte. Zuerst entwanden die geschäftsgewandten Hindus, welche als britische Unterthanen von Bombay kamen, den Arabern den ganzen Grosshandel und drückten die abenteuerlustigen Wüstensöhne zu ihren Agenten herab, welche das Detailgeschäft und die Waarentransporte bis zu den Aequatorialseen zu besorgen hatten, während sie selber ruhig in den wenigen Hafenplätzen Comptoirs leiteten und die grossen Gewinne einstrichen.

Den britischen Kaufleuten folgten britische Forscher und Missionäre, diesen politische Agenten und Consuln, welche in der zweiten Hälfte unseres Jahrhundertes in wahrhaft bewunderungswürdiger Weise grossartige und weitreichende Eroberungspläne anbahnten und bereits zur theilweisen Reife gebracht haben.

England begnügt sich nicht, wie es Jahrhunderte hindurch Portugal gethan, von wenigen Hafenplätzen aus den Import und Export von Ostafrika zu controliren; der grosse staatsmännische Gedanke, von welchem die englische Colonialpolitik in Ostafrika geleitet

wird, ist der, die ganze Osthälfte des Erdtheiles, von Aegypten bis zur Capcolonie, in britisches Territorium zu verwandeln. Dieses Riesenterritorium soll durch eine langsame, aber mit britischer Zähigkeit durchgeführte Culturarbeit allmälig so weit gehoben werden, dass es dem heimischen Grosshandel ein dankenswerthes Feld abgeben kann. Dass es sich hier nicht um Utopien, sondern um die nüchternste Realpolitik handelt, beweist der gegenwärtige Stand der Dinge. Aegypten ist mehr als halb englisch, England besitzt durch das glückliche Abkommen mit Deutschland die Zugänge zum oberen Nil, die werthvollsten Theile des Kilimandscharogebietes, den schiffbaren Tana, das Somaliland und das dichtestbevölkerte Reich von Centralafrika, Uganda; im Süden hat sich die englische Politik von Portugal die freie Fahrt auf dem Zambesi und so die Verbindung der vielen englischen Handelsstationen von den Aequatorialseen über den Nyassa nach dem Caplande im weitesten Sinne gesichert.

Die festen Stützpunkte für dieses im Aufbauen begriffene Colonialreich sind die beiden einzigen guten Häfen an der ganzen Ostküste: Mombassa und Sansibar. Mombassa ist seit einigen Jahren englischer Besitz und die arabische Herrschaft von Sansibar steht unter englischem Protectorate, das heisst vollständig unter englischem Einflusse.

Wie die Statistik uns in ihrer schonungslosen Weise lehrt, beherrscht England bereits den ganzen ostafrikanischen Handel in einer derartig übermässigen Weise, dass daneben die anderen Rivalen, namentlich Deutschland und Portugal, kaum in Rechnung kommen. Jeder objectiv Urtheilende wird an dem, was die Briten in Ostafrika geschaffen haben, die colonisirende Meisterhand bewundern, namentlich wenn er sich vergegenwärtigt, dass alles dieses doch nur Anfänge, wenn auch grossartig angelegte Anfänge, für noch grössere Zukunftspläne sind.

Rangoon.

An dem östlichen Ausflusse des Irawadi-Deltas, am Fluss-Arm Rangoon. 32 *km* von der See entfernt, dehnt sich die Stadt Rangoon (Rangun) aus, deren günstige Lage bereits die Herrscher des Königreiches Ava erkannten, welche den Sitz eines Vicekönigreiches hieher verlegten. Jetzt ist Rangoon die Hauptstadt von Birma, einer Provinz des Kaiserthums Indien.

Die älteste Geschichte Birmas ist in einiges Dunkel gehüllt, die einheimischen Geschichtsquellen beginnen erst mit dem Jahre 79 v. Chr.; im III. Jahrhundert n. Chr. wurde der Buddhismus durch indische Missionäre im Lande verbreitet.

An der Stelle des jetzigen Rangoon befand sich schon vor Jahrhunderten die auch noch gegenwärtig existirende grosse Dagon-Pagode, welche die Haare Gautamas und Reliquien Buddhas enthalten soll und dadurch den Platz zu einem geheiligten macht. Um 1740 wurde Birma von Pegu erobert, 1750 erhob ein birmanischer Bauer aus dem Orte Mozzobo die Fahne des Aufstandes, besiegte die Peguer, schwang sich unter dem Namen Alompra (Alaung-Phra) auf den Thron und verkündigte seinen Sieg feierlich zu Rangoon, das er bei diesem Anlasse zur Stadt erhob. Alompra, dessen glänzende Siegeslaufbahn seinen Namen zu dem beliebtesten in den Erinnerungen des Volkes gemacht hat, und nicht minder auch seine Nachfolger zierten Rangoon mit schönen buddhistischen Bauwerken.

König Phagyidan dachte gemeinsam mit Cochinchina die Vertreibung der Engländer aus Indien bewirken zu können; sein Uebermuth führte 1824 zum Kriege mit England, bei welchem die den Irawadi aufwärts vordringenden britischen Truppen unter General A. Campbell in rascher Aufeinanderfolge Rangoon und eine Anzahl anderer Orte einnahmen. Eine zweite englische Armee, die von Assam aus vordringen sollte, erlitt zwar wiederholt Niederlagen, doch endete der Krieg mit dem Frieden von Yandabo (24. Februar 1826) und der Abtretung Mulmeins und mehrerer Provinzen des Landes an England.

Einem Vertragsbruche seitens Birmas folgte 1851 ein erneuerter Krieg mit England, bei welchem am 14. April des folgenden Jahres Rangoon erobert und wenige Monate später mit der Provinz Pegu dem indo-britischen Reiche als Britisch-Birma einverleibt wurde.

Durch einen dritten Krieg mit England wurde 1885 der Rest des Königreiches Birma unter General Prendergast erobert, der König Thibau abgesetzt und

sammt seiner Familie in Südindien internirt. Die Organisation der britischen Verwaltung hat sich seit der Besitzerklärung (1. Jänner 1886) ziemlich rasch eingelebt, doch zeigt sich die Bevölkerung den Engländern noch immer widerspenstig und feindselig.

Rangoon (ehemals Dagon) ist an den letzten Ausläufern des Peguyoma gelegen; drei Flüsse und mehrere kleinere fahrbare Wasserwege vereinigen sich an dieser Stelle oder in deren nächster Nähe, und verbinden das Delta des Irawadi mit jenem des Sittang. Durch diese günstige Lage und die seit Beginn der englischen Occupation entwickelte fast fieberhafte Thätigkeit ist Rangoon zu dem nach Calcutta bedeutendsten Handelshafen des Golfes von Bengalen emporgestiegen und hat sich gleichzeitig auch zu einer grossen Industriestadt entwickelt. Thatsächlich gibt es keinen Fortschritt der modernen Industrie, der nicht auch schon in Rangoon seine Anwendung oder Verwerthung gefunden hätte. Die wichtigsten Unternehmungen sind die Reisschälmühlen.

Der erste Eindruck, den der Fremde von Rangoon erhält, verräth nicht, wie in anderen Seeplätzen, die commercielle Bedeutung des Platzes. Beide Flussufer sind von einer reichen Vegetation bedeckt, zwischen welcher noch vereinzelte alte birmanische Holzhäuser zu sehen sind; doch lassen die vor ihnen liegenden vortrefflichen Landungsplätze mit regem Personen- und Waarenverkehr den Schluss ziehen, dass auch diese Ueberbleibsel aus der Zeit, in der Rangoon nichts als ein gesuchter Wallfahrtsort und dabei noch 1760 ein kleines Dorf war, in Bälde zweckentsprechenderen Bauten Platz machen dürften. Im Hintergrunde erheben sich zahlreiche mächtige Fabriksschlote, im Centrum der hauptsächlich am nördlichen Flussufer gelegenen Stadt befinden sich einige grössere Steinbauten, aus deren Mitte die Pyramide des Sandsteinthurmes der englischen Kirche emporragt. Hinter der letzteren steigt das Terrain langsam an, und hier befindet sich inmitten dunkler Laubmassen die riesige Dagon-Pagode mit reichvergoldeter Thurmspitze.

Das Innere Rangoons ist ganz dazu angethan, Zeugniss für das rasche Aufblühen und die rege Handelsthätigkeit dieser Stadt abzulegen und gute Aussichten für deren weiteren Aufschwung hoffen zu lassen. Lange und gerade Strassen von beträchtlicher Breite werden rechtwinklig von engeren Gassen durchschnitten, die nicht mit Namen, sondern mit Nummern bezeichnet sind. Die Häuser, denen man zumeist die rasche Entstehung anmerkt, sind in überwiegender Zahl einstöckig und aus Holz erbaut, dabei mit Ziegeln oder ge-

welltem Bleche gedeckt; grosse Magazine, Bazare und chinesische Verkaufsläden finden sich in reichlicher Menge zwischen den kleineren Wohnhäusern verstreut. Die Strassen belebt eine grosse und bunt zusammengewürfelte Menschenmenge, die eilfertig und rührig ihren Geschäften nachgeht, dazwischen rasselt die Dampfstrassenbahn und verkehren zahlreiche Fuhrwerke aller Art.

Im westlichen Theile der Stadt wohnen ausschliesslich Chinesen, die aber meist Birmaninnen zu Frauen haben. Dieses Viertel ist in Bezug auf das Aussehen seiner Häuser und Läden, die des Abends mit zahlreichen Lampions beleuchtet sind, eine bis ins Einzelne genaue Copie einer chinesischen Stadt. Die grosse Menge von Garküchen mit ihren für den europäischen Gaumen zweifelhaften und durchaus nicht einladend aussehenden Leckerbissen, die bunten Tempel und die Lastträger mit ihren langen Bambusstangen, dies Alles ist dazu angethan, dem Besucher des Chinesenquartiers die Heimat der Söhne des himmlischen Reiches getreulich wiederzuspiegeln.

Im Nordwesten der Stadt liegt das „Cantonnement", die Europäerstadt, mit breiten Strassen und ausgedehnten hübschen Gärten. Hier befinden sich auch die Kasernen für 1330 Mann der Madrasarmee, an welche sich die Royal Lakes anschliessen. Dies sind ausserordentlich schöne Parkanlagen, welche den Hügel der Dagon-Pagode umgeben und mehrere hübsche Teiche enthalten, denen sie auch ihren Namen verdanken.

Die Dagon-Pagode bildet einen schon seit vielen Jahrhunderten besonders hoch gehaltenen Wallfahrtsort und ist nicht nur die grösste Pagode Rangoons, sondern auch ganz Birmas.

Die Dampfstrassenbahn führt bis zum Fusse des Tempelhügels, welcher die Terrasse der Pagode trägt. Zu beiden Seiten des Stiegenaufganges befinden sich zwei 12 *m* hohe, fratzenhafte Ungethüme, welche Löwen vorstellen sollen, neben der Treppe Verkaufsläden und Ruhehütten für die Pilger, die anlässlich des Jahresfestes des Dagon, im März, aus allen Provinzen Birmas, aus Siam, Cambodja und selbst aus Korea herbeiwandern.

Der Tempel selbst ist ein imposantes Gebäude in Pyramidenform, das sich inmitten einer stufenförmigen Terrasse erhebt. Ueber dem Reliquienschrein erhebt sich die imposante Stupa, ein thurmartiger Bau ähnlich den siamesischen Pratschedis, der in eine feine Spitze verläuft. Diese Thurmspitze, das Hti, befindet sich 118 *m* über dem Pflaster der Terrasse und ist mit Goldplatten und kostbaren Steinen,

Rangoon.

einem Geschenke des Souveräns von Mandalai, reich verziert. Dieses Hti ist in Birma ein Zeichen souveräner Macht, weshalb es zunächst den englischen Behörden übergeben werden musste und erst durch diese wieder angebracht wurde. Um die grosse Stupa sind zwei Reihen ähnlicher, doch kleinerer Bauten, sowie Opferbäume aus vergoldetem Silber gruppirt; vier reich geschmückte Tempel mit grossen Buddhastatuen weisen nach den vier Cardinalpunkten der Windrose. Am Rande der Terrasse befinden sich Ruhehäuser mit mehrfachen, durch reiches Schnitzwerk verzierten Dächern, sowie niedrig gehängte Glocken von mitunter bedeutenden Dimensionen. Die grösste dieser Glocken ist 42 *T* schwer; die Engländer wollten sie als Trophäe nach Calcutta führen, doch war man bei ihrer Einschiffung nicht genügend vorsichtig, die Glocke fiel in den Fluss. Die getreuen Gläubigen aber hoben sie trotz ihrer höchst primitiven Mittel mit grosser Mühe aus dem Schlamm und zeigen sie jetzt triumphirend den Fremden.

Die ordnende Hand der englischen Regierung macht sich, wie überall, so auch im Handel, speciell im Detailhandel in günstigster Weise bemerkbar. Abgesehen von der grossen Markthalle, einer wahren Musteranstalt dieser Art, sind auch sonst in der Stadt die Verkaufsläden gleichartiger Waaren vereinigt. So gibt es Gassen, welche nur Glas- und Porzellanwaarenhandlungen enthalten, in anderen werden nur Metallwaaren verkauft und wieder in anderen bloss Kleidungsstücke u. s. f. In den Läden der Birmanen finden wir meistens eingeborene Frauen als Verkäuferinnen, die — nebenbei bemerkt, ein Unicum an der ganzen süd- und ostasiatischen Küste — die Preise nur wenig überhalten, oft sogar feste Preise haben.

Eines der interessantesten öffentlichen Gebäude Rangoons ist das Gefängniss, das sich durch seine praktischen Einrichtungen und seine — Grösse auszeichnet. Dass der Raum, der für 3000 einheimische Gefangene berechnet ist, auch ausgenützt werde, dafür sorgen die Banden der Dasoits. So nennt man in Birma die einheimischen Räuber. Sie hatten seit dem Anfange der achtziger Jahre das nördliche Birma verheert, und die Engländer sind ihrer nach schweren Opfern an Geld und Blut erst in der letzten Zeit Herr geworden. Ueberdies gehören noch zum Complexe der Anstalt ein Zellengefängniss, ein abgesondertes Gefängniss für Europäer und ein Spital.

Rangoon besitzt (26. Februar 1891) 180.000 Einwohner, darunter Tausende von Europäern und Eurasiern (Mischlinge von Europäern und Hindufrauen). Die Birmanen tragen einen rothen Sarong, d. i. ein

um die Hüften und die Beine geschlungenes offenes Stück Zeug, und eine weisse Jacke. Die Frauen sieht man häufig mit Blumen im aufgekämmten Haare; die Chinesen erscheinen auch hier in ihren traditionellen Blousen und kurzen weiten Beinkleidern, doch tragen sie mit Vorliebe, trotz ihres Zopfes, graue europäische Filzhüte. Man sieht auch viele Inder, meistens Tamulen aus Madras, mit den bunten Trachten ihrer engeren Heimat und einige Araber; die Einheimischen und die Matrosen der zahlreichen im Hafen liegenden Schiffe aller Flaggen zeigen eine grosse Mannigfaltigkeit an Costümen jeder Art.

Wie in allen anderen Städten gleichen oder ähnlichen Klimas entwickelt sich auch in Rangoon des Abends ein besonders reges Leben, da Jedermann bestrebt ist, zu dieser angenehmeren Tageszeit seinen Vergnügungen nachzugehen. Die Engländer besitzen einen sehr hübschen Club, die Deutschen ein nettes kleines Vereinshaus; der tägliche Corso bei den Royal Lakes oder in Halpins Road wird meist nur von Damen besucht. Die Kaufläden der Eingeborenen bleiben bis spät in die Nacht offen, Pagoden, Tempel und Moscheen werden von zahlreichen Gläubigen besucht, die daselbst ihr Abendgebet verrichten. In den Garküchen geht es lebhaft zu, indische Gaukler finden ein dankbares Publicum. Zu den gesuchtesten Vergnügungsorten der Birmanen gehört aber das Theater, in welches sich jeder Besucher Esswaaren und eine Matte oder einen Teppich mitbringt; Frauen nehmen überdies einen kleinen Polster mit. Die theatralischen Aufführungen stellen zumeist Scenen aus dem Leben Buddhas oder der Könige dar, sie sind theils Marionetten-Darstellungen, theils solche durch Schauspielertruppen. Im Gegensatze zu anderen indischen Bühnen erscheinen hier auch Frauen unter den Darstellern.

Der Boden Birmas ist wunderbar ergiebig. Das ganze Land wird von einer Unzahl von Bächen und Flüssen durchfurcht, welche in regelmässigen Zeitabschnitten ihre Ufer überfluthen und Alles mit fruchtbarem Schlamm bedecken. Das ist das richtige Land für die Reiscultur, mit der sich ungefähr zwei Drittel der Bevölkerung beschäftigen. Jedes Jahr gehen Millionen Metercentner ins Ausland und in die anderen Provinzen des britisch-indischen Reiches. Dabei sollen nicht mehr als 5% des urbaren Landes bebaut sein und fast die ganze männliche Bevölkerung birmanischen Stammes faullenzt. In diesem Lande arbeitet nur die Frau. Sie geht hinter dem Pfluge her, während ihr Mann unter dem Schatten eines Baumes den jüngsten Sprössling wiegt. Mutter und Tochter besorgen den Kaufladen mit Geschäftssinn und gewinnendem Anstand, und als Handelsagenten

besuchen sie die Comptoirs der europäischen Kaufleute, wo man sie allgemein mit Achtung empfängt und ihnen die Geldsummen anvertraut, die sie unter die Bauern als Vorschuss auf die Reisernten vertheilen.

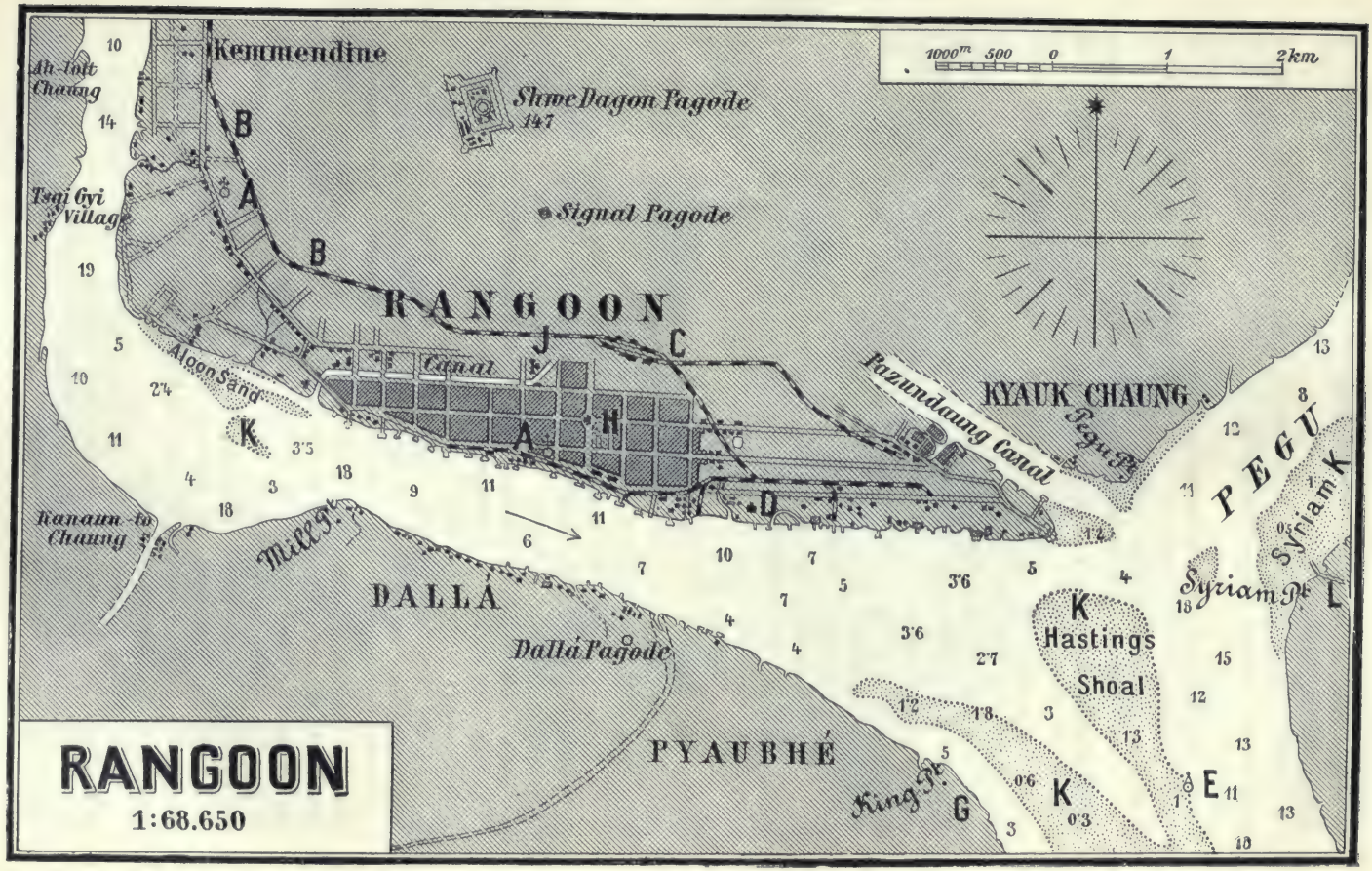
Ackerbau, Industrie und Handel sind daher noch einer grossen Entwicklung fähig, welche die Chinesen herbeiführen werden, deren Einwanderung die Regierung begünstigt. Der chinesische Einwanderer bringt nur selten seine Frau mit. Gerne heiratet ihn die Birmanin; er ist Buddhist wie sie Buddhistin, fleissig und arbeitsam und behandelt seine Frau gewöhnlich gut. Auf diese Weise entwickelt sich eine neue Race, welcher die Zukunft Birmas gehört.

Unter den Hafenplätzen von Britisch-Birma kommt für den Aussenhandel in erster Linie Rangoon als grösster Reishafen in Betracht, gegen den die anderen Reishäfen Akyab, Bassein und Moulmein eine ziemlich untergeordnete Rolle spielen. Denn 1889/90 besorgte Rangoon 93·03% der Einfuhr und 70·83% der Ausfuhr von Britisch-Birma. Hiebei muss bemerkt werden, dass die grösseren Firmen von Rangoon in den anderen birmanischen Häfen Filialen unterhalten, welche den Reis, das Hauptproduct des Landes, daselbst einkaufen und direct verschiffen. Die importirten Waaren hingegen werden direct an die Waarenhäuser in Rangoon consignirt.

Neben der Flusschiffahrt rentiren sich auch die schmalspurigen Eisenbahnen recht gut, von denen eine Linie Rangoon mit Allarmyo, die andere Rangoon mit Mandalei verbindet; die Endpunkte beider liegen am Irawadi. Da die Birmanen, ähnlich den Chinesen, gern reisen, so liefern auf den Eisenbahnen die Einnahmen aus dem Personenverkehre und nicht, wie in Europa, die aus dem Frachtenverkehre den grösseren Theil der Einkünfte.

Rangoon ist vermöge seiner geographischen Lage der wichtigste Handelsplatz im Delta des Irawadi, weil von hier aus selbst grosse Schiffe in den Hauptstrom vordringen können, welcher zu allen Jahreszeiten eine natürliche, 1350 *km* lange Wasserstrasse bildet, die man sich nicht bequemer und sicherer vorstellen kann. Die Dampfer der „Burmah Flotilla Company" gehen auf dem Irawadi von Rangoon über Mandalei nach Bhamo, wo die Schiffbarkeit des Flusses endet. Letzterer Ort liegt in nächster Nähe der Grenze der chinesischen Provinz Yünnan. Mindestens der westliche Theil derselben gehört zum Handelsgebiete von Rangoon und wartet nur auf die Verbesserung der Strassen, um den von der Natur vorgezeichneten Verkehr in grösserem Massstabe aufnehmen zu können. Jetzt schon vereinigen

Rangoon (Massstab 1 : 68.650; Sonden in Metern).



A Kirche, **B** Eisenbahn nach Proma, **C** Eisenbahnstation, **D** Botatanúg-Pagode, **G** Semaphor, **H** Soolay-Pagode, **J** Spital, **K** Untiefe, **L** Weg zur Syriam-Pagode.

sich auf dieser Route (Bhamo—Moulmein) die Telegraphennetze Chinas und Britisch-Indiens.

Wir geben im Folgenden in Ermanglung specieller Ausweise für den Hafenverkehr von Rangoon eine Beschreibung des Handels von Britisch-Birma im Allgemeinen.

Zur Erklärung der Zahlenangaben schicken wir voraus, dass in Indien das Verwaltungsjahr den Zeitraum vom 1. April bis 31. März umfasst und dass in den folgenden Angaben 10 Rupien gleich 1 £ angenommen werden.

Der Handel von Britisch-Birma erreichte mit Einschluss des Küstenhandels 1887/88 einen Gesammtwerth von 20,991.341 £, 1888/89 von 18,790.764 £, 1889/90 von 21,378.321 £.

Von der Ziffer des Jahres 1889/90 entfielen auf die Einfuhr 10,695.014 £ und auf die Ausfuhr 10,683.307 £.

Von der Einfuhr des Jahres 1889 kamen auf den Privathandel mit Waaren 9,562.566 £, auf Edelmetalle 768.148 £ und der Rest auf Transactionen der Regierung.

Die wichtigsten Importwaaren setzen sich aus industriellen Erzeugnissen zusammen, unter denen wieder Textilwaaren den ersten Rang behaupten. So importirte Britisch-Birma 1889/90

Baumwoll. Stückgüter für	1,602.410 £
Baumwollgarne für	776.927 „
Seidene Stückgüter für	944.799 „
Wollene „ „	257.227 „
Jutesäcke für	314.361 „
Hemden, Handtücher u. dergl. für . . .	235.282 „
Zusammen für . . .	4,131.006 £

oder circa 40% der Gesammteinfuhr.

Unter den übrigen Industrieerzeugnissen ist hervorzuheben die Einfuhr von

Maschinen	für 91.558 £	Glaswaaren	für 65.931 £
Metall- und Messer-		Zündhölzchen	„ 59.170 „
schmiedwaaren . . .	„ 152 582 „	Reg.-u. Sonnenschirme	„ 67.264 „
Metalle (halb bearb.) .	„ 332.502 „	Kerzen	„ 56.208 „
Töpferwaaren	„ 88.716 „		

Einen auffallend starken Importartikel bilden Oele im Werthe von 614.139 £; den grössten Theil des Werthes liefert amerikanisches Petroleum.

Nahrungsmittel und Getränke bilden gleichfalls einen erheblichen Theil der Einfuhr. Diese umfassten Lebensmittel (besonders getrocknete Fische) für 776.016 £, Zucker (von den Straits Settlements) für 226.032 £, Cerealien für 142.046 £, Sämereien für 156.477 £, Früchte und andere vegetabilische Stoffe im Werthe von 145.890 £, Salz (englischer und deutscher Provenienz) für 124.077 £ und Getränke (darunter zur Hälfte Bier) für 234.259 £.

Mit der Anführung von Kohlen aus Cardiff und anderem Brennmaterial, das einen Importwerth von 103.692 £ verzeichnete, ist die Liste der wichtigeren Einfuhrsartikel erschöpft.

Die Stärke in der Ausfuhr von Birma liegt in seinem Reisexporte, der nahezu 70% des Werthes der Gesammtausfuhr umfasst.

1889/90 wurden 1,347.869 *T* (à 1,016.048 *kg*) Reis im Werthe von 6,555.590 £ ausgeführt. Davon verschiffte Rangoon allein 927.473 *T* 7%), Akyab 189.335 *T*, Basi

sein 155.785 *T* und Moulmein 75.276 *T*. 724.456 *T* gingen nach Europa. Der Reis ist zum grössten Theile enthülst.

Unter den übrigen Ausfuhrsartikeln sind als wichtigere hervorzuheben:

Baumwolle . .	im Werthe von 193.880 £	Kautschuk	im Werthe von 60.291 £
Catechu	„ „ „ 372.032 „	Reiskleie .	„ „ „ 111.825 „
Häute u. Felle	„ „ „ 105.570 „		

ferner Früchte für 22.582 £, Gewürze für 17.065 £, Schellack für 11.555 £ und vegetabilische Oele für 17.194 £.

Einen bedeutenden Exportartikel, mit dem wir die Liste schliessen, bildete ferner Teakholz im Werthe von 1,518.719 £.

Für den auswärtigen Handel Britisch-Birmas sind Grossbritannien und Singapore die wichtigsten Länder.

Der Schiffsverkehr von Birma erreichte ohne Küstenschiffahrt 1888/89 636 Dampfer mit 735.052 *T* und 306 Segelschiffe mit 279.187 *T*, zusammen 942 Schiffe mit 1,014.239 *T*; mit Einrechnung der Küstenschiffahrt 1889/90 6435 Schiffe mit 3,360.045 *T*, 1888/89 5881 Schiffe mit 2,793.874 *T*.

Den regelmässigen Schiffsverkehr mit Rangoon besorgen im Anschlusse an die grossen europäisch-asiatischen Hauptlinien die Dampfer der „British India Steam Navigation Cy.“, welche drei Linien mit Berührung von Rangoon unterhält, und zwar Calcutta—Rangoon—Penang—Singapore einmal wöchentlich, Calcutta—Rangoon—Moulmein wöchentlich und Rangoon—Mergui wöchentlich.

Rangoon hat zu Lande telegraphische Verbindungen mit Vorderindien, China und Hinterindien (Bangkok); ein Kabel ist von hier nach Penang gelegt.

In Rangoon sind folgende Banken vertreten.: Agra Bank, Bank of Bengal, Bank of Bombay, Chartered Mercantile Bank of India, London and China, Chartered Bank of India, Australia and China, National Bank of India, National Provincial Bank of England and National Bank of England.

In Rangoon unterhalten Consulate: Belgien, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Griechenland, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Persien, Peru, Schweden und Norwegen, Vereinigte Staaten von Amerika.

Calcutta.

Die Mündung des Ganges bildet ein dem Po-Delta ähnliches jedoch 25mal grösseres, weitverzweigtes Delta, dessen Hauptader vor Zeiten der Hooghly (Hugli, Bhagirathi) war. Wenngleich der letztere noch immer ein mächtiger Stromarm ist, so bildet er derzeit doch nur einen Seitenausfluss des „heiligen", fisch- und krokodilreichen Ganges, der sich seinen Weg immer weiter ostwärts gebahnt hat und bei Goalanda, mit dem Brahmaputra vereinigt, in der nordöstlichsten Ecke des Golfes von Bengalen, in zahlreiche Arme zertheilt und ein Labyrinth von Inseln bildend, ins Meer mündet.

Dass der Hooghly noch immer auf 160 *km*, d. i. bis zu der an seinen Ufern liegenden Stadt Calcutta, für Seeschiffe fahrbar ist, konnte nur durch mühevolle, kostspielige und langwierige menschliche Arbeit erzielt werden. Die drei Nadija-Flüsse, aus denen sich der Hooghly oberhalb Calcutta zusammensetzt, werden jederzeit derart offen gehalten, dass sie genügend Wasser führen, um Verschlammungen des Strombettes hintanzuhalten. Wie bei den meisten Mündungen grosser Ströme in die offene See, so macht sich auch im Hooghly der Einfluss der Fluthwelle in hohem Masse geltend, indem sie bedeutende Niveauunterschiede, oftmals bis zu 6 *m*, erzeugt und noch an 200 *km* landeinwärts von der Mündung fühlbar ist. Bei den Einmündungen der Flüsse Damoodah und Roopnarayan wird das Fahrwasser durch fortwährende Ablagerungen eingeengt und verschlammt, so dass es bei der James and Mary Bank bei Ebbe nur 3 *m* Tiefe hat. Diese Bank, deren Name von den indischen Worten „jal" und „mári" (Wasser, unglückbringend) abgeleitet wird, bildet die gefährlichste Stelle der Navigation im Hooghly, die schon zahlreiche Unglücksfälle verursacht hat. Schiffe, die an dieser Stelle stranden, kentern infolge der starken Strömung in kurzer Zeit und versinken im Verlaufe weniger Minuten spurlos im Schlamme (1878 der grosse englische Dampfer „Queen Anne"). In den Monaten Mai, August und

September erreicht die durch Hochwässer verstärkte Strömung bis 9 Seemeilen stündlicher Geschwindigkeit, weshalb man in dieser Zeit nur mit dem Einsetzen des Fluthstromes die Fahrten flussabwärts durchführen kann. Nachtfahrten sind ganz ausgeschlossen.

Trotz aller Bemühungen seitens der Regierung und der Hafenbehörden von Calcutta, das Anlaufen des Hooghly und die Fahrt in diesem zu erleichtern, bleibt bisher dennoch beides noch immer eine ebenso schwierige als durchaus nicht ungefährliche Aufgabe. Bei den Sandbänken (Saudheads), welche den Ganges-Mündungen vorliegen, werden die ankommenden Schiffe von Lootsen übernommen, deren besondere Geschicklichkeit und Verlässlichkeit bestens bekannt ist.

Das Abwarten des günstigsten Zeitpunktes für den Antritt der Fahrt stromaufwärts geschieht in der Mündung auf der Rhede der dicht mit Gebüsch (Jungle) bewachsenen Insel Saugor (Sagar), die wegen ihrer grossen Zahl von Tigern berüchtigt ist. Nach alten Chroniken soll Saugor vor der Gründung Calcuttas von einer Viertelmillion Menschen bewohnt gewesen sein, und diese sollen im Jahre 1688 während einer Nacht durch eine Sturmfluth, welche die ganze Insel überschwemmte, zugrunde gegangen sein. Auch in unserem Jahrhunderte wurden Inseln des Ganges-Deltas von ähnlichen Katastrophen betroffen.

Etwa 34 Seemeilen (63 *km*) flussaufwärts von Saugor liegt Diamond Harbour, welches mit Calcutta durch eine Eisenbahn verbunden ist und den Ein- und Ausschiffungsplatz der Reisenden Calcuttas bildet, denen hiedurch der nach Diamond Harbour folgende gefährlichste und oft langwierigste Theil der Flussfahrt erspart wird. Hier pflegen auch die grossen Schiffe, die mit voller Ladung über die James and Mary Bank nicht passiren könnten, einen Theil ihrer Ladung zu löschen, beziehungsweise den Rest derselben zu ergänzen.

Bald nach Diamond Harbour, am westlichen Ufer des Hooghly, folgt die breite Mündung des Roopnarayan, acht Meilen von dieser das kleine Städtchen Tamluk, das im Alterthume eine berühmte Palaststadt und einer der Centralpunkte des Buddhismus gewesen ist. Tamluk war überdies einstens ein Seehafen; von hier segelte der chinesische Pilger Fa Hian zu Beginn des V. Jahrhunderts nach Ceylon ab. Einer zweieinhalb Jahrhunderte späteren Beschreibung des Ortes durch Hiuen Tseng ist ebenfalls zu entnehmen, dass Tamluk auch damals noch ein Seehafen war, woraus sich am besten ersehen

lässt, wie mächtig die Anschwemmungen des Ganges gewesen sind und wie weit seewärts die Küste durch die unaufhörliche Einwirkung dieses Stromes verschoben worden ist.

An beiden Ufern des Hooghly entwickelt sich eine prächtige tropische Vegetation; kleinere Ortschaften, Pagoden und Tempel folgen einander in bunter Reihenfolge und gestalten die Flusssfahrt zu einer überaus interessanten und malerischen. Die Schönheit des Gesammteindruckes fördern auch zahlreiche terrassenartige Anlagen, sowie eine grosse Zahl von Anlegeplätzen, deren oft ansehnliche Stiegenreihen und schön gearbeitete Geländer, insbesondere in der Nähe von Tempeln und Moscheen, mit Blumen und Kränzen verziert und geschmückt werden. Das Wasser des Ganges, als Stromes der Götter, gilt bei den Bekennern der brahmanischen Religion als reinigend und sühnend, und zahlreiche Pilger suchen sich durch Baden im heiligen Strome von ihren Sünden zu befreien. Der Versandt von Gangeswasser bildet einen sehr einträglichen Handelsartikel.

Nach Passirung der James and Mary Bank folgt die Mündung des Damoodah-Flusses, der die Fultah-Sands vorliegen, und von wo an sich das Flussbett des Hooghly immer mehr verengt. Bald nach der Beendigung der scharfen Krümmung bei Hangman Point treten die von dichtem Grün umrahmten Gebäude der Hauptstadt des britisch-indischen Kaiserreichs und der Lieutenant-Governorship Bengalen hervor.

Am linken Ufer des Hooghly, 160 *km* von dessen Mündung unter 22 ° 33′ nördlicher Breite und 88° 20′ östlicher Länge, erstreckt sich Calcutta in nordsüdlicher Richtung über fast 5 *km* längs des Flussufers, während die Breitenausdehnung der Stadt zwischen 2 und 3 *km* beträgt. Prächtige Paläste, reizende Parkanlagen, grossartige Etablissements, Schulen, Denkmäler und zahlreiche Gotteshäuser vereinigen sich hier zu einer Grossstadt, die unstreitig zu den ersten und schönsten der alten Welt gehört. Und doch ist Calcutta keine Hinterlassenschaft prunkliebender indischer Nabobs (Nawab) oder mächtiger Mogule, sondern ganz und gar ein Wahrzeichen britischer Machtfülle und britischen Fleisses. Da die Entwicklung Calcuttas als Grossstadt erst seit 1757 begonnen hat, finden sich daselbst keine jener monumentalen und kunstvollen Bauten, die aus der Glanzzeit der einheimischen Fürsten stammen und sich anderwärts fast überall im Reiche erhalten haben.

Die vom Mogul Akbar im Jahre 1596 ausgeschriebenen Steuern enthalten die erste historische Notiz über eine kleine, der furcht-

baren Göttin Kâlî geweihte Ortschaft namens Kalikata oder Kalighat. Neunzig Jahre später siedelten sich englische Kaufleute, die wegen Differenzen mit den Behörden des Moguls ihre frühere Factorei Hooghly verlassen hatten, im Dorfe Sutahnati an, das an der Stelle des jetzigen Calcutta lag. Diese neue Factorei wuchs rasch an und vereinigte sich mit Kalikata und anderen Ortschaften zu einer Stadt. 1689 wurde seitens der indischen Compagnie der Amtssitz der Districtsbeamten von Bengalen hieher verlegt, und Sutahnati, Gobindpur und Kalikata wurden von Azim, dem Sohne Aurangzibs, für die Compagnie angekauft.

Da das Gebiet der sich zusehends erweiternden Stadt stellenweise unter dem Hochwasserniveau des Ganges lag, bildeten sich durch einige Zeit des Jahres an den „Maidám" (Maidan) genannten Gründen, sowie auch sonst im Umkreise der Stadt sumpfige Stellen, die bei der Tropenhitze des Sommers zu Brutstätten epidemischer Krankheiten und hiedurch die Ursache einer bedeutenden Sterblichkeit unter den Europäern wurden.

1756 wurde Calcutta durch Suraj ut Daulá, Nabob von Bengalen, eingenommen und geplündert, 146 englische Gefangene wurden in das Black Hole, einen Raum von kaum 20 Quadratfuss Bodenfläche, gepfercht, so dass nur wenige derselben die Nacht überlebten. Als im folgenden Jahre eine englische Expedition unter Admiral Watson und Oberst Clive Calcutta zurückeroberte, fand sie die Stadt arg verwüstet und gänzlich ausgeplündert vor. Mir Jáfar, der Nachfolger des in der Schlacht von Plassey geschlagenen Suraj ut Daulá, leistete für diese Plünderung eine Entschädigung von 750.000 £.

Von diesem Zeitpunkte an datirt der Wiederaufbau der Stadt, der mit Auflassung der alten Forts, der Erbauung des mächtigen Forts William (2 Mill. £ Kosten) und Schaffung eines weitläufigen Parkes an Stelle des Maidám begonnen wurde.

Der neue Park besserte die sanitären Verhältnisse der angrenzenden Gegend in hohem Masse, so dass diese — insbesondere aber der Theil östlich vom Parke — der Ansiedlungsort der reicheren Classen wurde und auf diese Weise das prachtvolle Stadtviertel Chowringhee oder Chauringhi Quarter entstand.

Später wurde Calcutta zum Sitze der Präsidentschaft Bengalen erhoben, 1772 verlegte Warren Hastings den Sitz der Regierungsämter von Murshidabad hieher, 1773 wurde der Präsident zum gleichzeitigen Generalgouverneur von Britisch-Indien erhoben. Diese beiden Functionen wurden erst 1854 getrennt, der Generalgouverneur wurde Vicekönig von Indien.

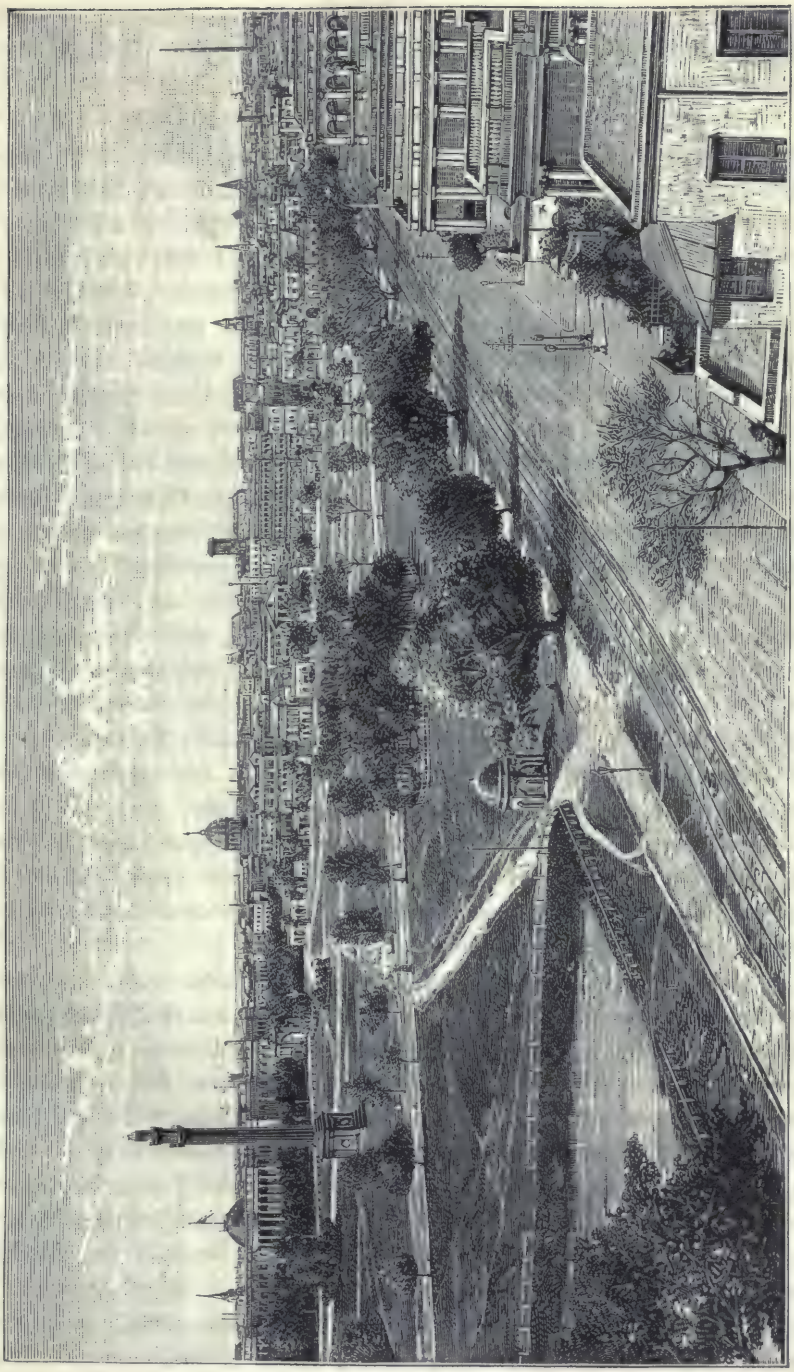
Von dem am westlichen Ufer des Hooghly gelegenen Howrah aus bietet Calcutta einen grossartigen Anblick. Längs des Flussufers zieht sich eine lange Reihe monumentaler Bauten in europäischem Style bis zum Eden Garden, einem prachtvollen Park, dessen Anlagen von Lady Eden, der Schwester Lord Auckland's, General-

gouverneurs von Indien, entworfen und angelegt worden sind und seither mit einer Anzahl von Denkmalen, so denen Lord Auckland's und Sir William Peel's, verziert wurden. Im Edengarten, der durchwegs elektrisch beleuchtet ist, und in welchem, englisch-indischer Sitte entsprechend, das Rauchen untersagt ist, gibt sich gegen Abend tout Calcutta ein Rendezvous, um daselbst die frischere Luft und die Schönheiten der paradiesischen Vegetation zu geniessen.

An diese Anlagen schliesst sich die Esplanade Maidám an. Diese selbst erstreckt sich mit schattigen Alleen, die gleichfalls durch eine Anzahl von Statuen geziert sind, hauptsächlich östlich und südöstlich vom mächtigen Fort William, welches nahezu 3 *km* Umfang besitzt und durch seine Bauten einen grossen Theil des Parkes gegen die Flussseite zu verdeckt. Durch Clive in der Form eines regelmässigen Achteckes erbaut, enthält dieses Fort Unterkunftsräume für 25.000 Mann, ein Arsenal, die Munitionsdépôts für seine 619 Geschütze und mehrere hübsche Gärten. Im südlichen Theile des Maidám liegt der Wettrennplatz, an den sich in weiterer Folge der zoologische Garten und der Paradeplatz anschliessen; östlich vom Wettrennplatze befindet sich ein grosses Gefangenhaus und etwa 1 *km* weiter östlich von diesem der Bischofspalast. Nordwärts von diesem Palast breitet sich das schon erwähnte Chowringhee-Viertel aus.

Die imposanten Paläste des Chowringhee-Viertels sind fast alle in griechisch-römischem Style erbaut und kehren ihre mit mächtigen Colonnaden geschmückten Fronten dem Maidám zu, der im Norden durch den Palast des Vicekönigs, das Rathhaus und den Prachtbau der Bank von Bengalen begrenzt wird. Der Palast des Vicekönigs (Generalgouverneurs) wurde durch den Marquis von Wellesley, nachmaligen Herzog von Wellington, der von 1798 bis 1805 Generalgouverneur war, mit einem Aufwande von 130.000 £ erbaut. Vor diesem Palaste steht ein 50 *m* hohes Monument Sir David Ochterlony's; die Galerien desselben sind durch eine im Inneren des Denkmals befindliche Treppe erreichbar und ermöglichen einen hübschen Ausblick auf einen grossen Theil der Stadt.

Die nördlichen und östlichen Partien der Stadt waren früher ein Conglomerat schmutziger Hütten, das von engen Winkelgässchen durchzogen wurde und von der Pracht des Chowringhee-Viertels in höchst störender Weise abstach. In den letzten Jahrzehnten räumte man aber auch in dieser Beziehung gründlich auf, die Hütten wurden grösstentheils niedergerissen, neue, zweckentsprechendere Häuser gebaut und die Strassen zwischen ihnen geregelt; diese neueren Bauten



Calcutta. (Maidám).

in der Eingeborenenstadt sind nicht nur dem Auge gefälliger, sondern auch in sanitärer und wohnlicher Beziehung allen Anforderungen entsprechend.

An der Peripherie der eigentlichen Stadt liegen zahlreiche Vororte, welche von Eingeborenen bewohnt werden, ohne dass diese nach Rassen oder Kasten gesondert sind. Indo-Europäer, Hindus und Mohammedaner wohnen hier in bunter Folge friedlich beisammen. Dem Centrum der Stadt gegenüber und mit dieser durch eine Brücke in Verbindung, liegt am westlichen Ufer des Stromes die Vorstadt Howrah. Die 506 *m* lange Brücke ist ein sehr interessantes Bauwerk, das 1884 vollendet wurde und 220.000 £ kostete. Die Pfeiler der Brücke ruhen auf verankerten Pontons, welche der ungeheueren Inanspruchnahme mit Bezug auf ihre Tragfähigkeit und den mitunter reissenden Strom bestens widerstehen und dabei den beträchtlichen Niveauunterschieden des Flusses (bis zu 6 *m*) folgen. Kleinere Schiffe können unter der Brücke durchfahren, für die Passage grösserer Fahrzeuge bleibt sie täglich durch zwei Stunden geöffnet.

Howrah ist das industrielle Viertel Calcuttas und macht mit seinen hohen Fabrikskaminen ganz den Eindruck einer europäischen Fabriksstadt. In Howrah befinden sich alle Etablissements der Grossindustrie, wie beispielsweise eine grosse Anzahl von Jutespinnereien, welche jährlich an 70.000 *T* Jute verarbeiten und 80 Millionen Säcke herstellen, dann mehrere Baumwollspinnereien. Die Industrie der Stadt Calcutta selbst ist hingegen unbedeutend und fast ganz auf Kleinindustrie beschränkt. Von den grossartigen Etablissements, die der Staat in Calcutta und Umgegend besitzt, ist die grosse Geschützgiesserei in Kosipur das bedeutendste. Auch sind zwei Trockendocks und grosse Ladedocks im Bau begriffen.

Zu den nennenswerthesten Gebäuden Calcuttas gehören ausser dem bereits genannten Government House die Town Hall (Stadthaus), 1804 erbaut, mit einem riesigen Saal, der für Meetings, Bälle und Concerte benützt wird, das Legislative Council Office, der High Court, das Currency Office in italienischem und das prächtige Postgebäude in griechischem Baustyl mit mächtigen korinthischen Säulen, die sich in einem anmuthigen Teiche spiegeln. Calcutta hat 27 protestantische und 8 katholische Kirchen, sowie noch 8 sonstigen Riten angehörige Gotteshäuser. Zu den letzteren zählt auch die Brahmo Somaj oder deistische Kirche, die Rajah Ram Mohun Roy, der erste Reformator der Hindureligion, nach der Besitzergreifung Indiens durch die Briten gegründet hat. Die orthodoxen Hindus haben auffälligerweise kein

eigenes Gotteshaus, sie kommen ihrem Cultus theils an den Ufern des Hooghly, theils in Privathäusern nach. Nur die Göttin Kâlî, die Schutzpatronin von Calcutta, hat einen kleinen Tempel in Kalighat am Ufer des Nullah.

Die Schulbildung wird von einer grossen Anzahl von Instituten besorgt, als deren hervorragendste zu nennen sind: Hindu College, University Senate House, Hare School, Sanskrit College, Medical College, Free Institution und die berühmte La Martinière, welche den Namen eines französischen Abenteurers trägt, der als einfacher Soldat nach Indien kam und 1808 mit Hinterlassung eines Vermögens von mehr als fünf Millionen Rupien zu Lucknow starb.

Das indische Museum gehört sowohl seinem Aeusseren nach, als auch durch den Reichthum seiner Sammlungen zu den hervorragendsten Sehenswürdigkeiten Calcuttas. Auf Grund eines Parlamentsbeschlusses vom Jahre 1866 erbaut, ist dieses relativ junge Institut der ihm vorgezeichneten grossen, ganz Indien umfassenden Aufgabe in geradezu musterhafter Weise nachgekommen. Von besonderem Werthe ist die Fossiliensammlung, höchst interessant die Mineraliensammlung, in welcher prächtige Edelsteine aus dem Bandalkhand, von Sambhalpur und Südindien ausgestellt sind. Der wenig widerstandsfähige, weiche Grund, auf dem die Stadt erbaut ist, hat aber leider unter der Schwere des massig grossen Museumsgebäudes theilweise nachgegeben, wodurch die Hauptfront desselben einen starken, von oben bis unten reichenden Riss erhielt, der zwar ausgebessert, aber doch noch wahrnehmbar ist.

Am westlichen Ufer des Hooghly, unterhalb von Howrah, befindet sich der botanische Garten, der über Anregung des Generals Kyd im Jahre 1786 gegründet worden ist. Dieser Garten wird von breiten Strassen nach allen Richtungen durchkreuzt, und zwei gleich beim Haupteingange gelegene Alleen von Palmyrapalmen und Mahagonibäumen fesseln den Besucher in hohem Masse. Zu den hauptsächlichsten Sehenswürdigkeiten des Gartens gehört eine Riesenbanyane *(Ficus indica)*, die mit fast 200 Luftwurzeln ein Areal von 75 m^2 einnimmt und deren Stamm 15 m im Umfange misst. Abgesehen von seinem hohen wissenschaftlichen Werthe hat der botanische Garten auch schon vielfach für die Production nutzbringend gewirkt, wie z. B. durch die hier vorgenommenen Acclimatisationsversuche mit Theepflanzen, auf deren Basis die blühende Theecultur des Himalaya und in Assam entwickelt wurde.

Der zoologische Garten ist sowohl an wissenschaftlichem Werthe,

als auch seinem Inhalte und seiner Ausdehnung nach bei weitem weniger bedeutend als der botanische. Immerhin enthält er einige interessante Thierexemplare, wie z. B. Orang-Utangs, schwarze Panther und verschiedene hübsche Fasanarten.

Der Hafen von Calcutta ist 9 Seemeilen lang, der für grössere Seeschiffe fahrbare Theil des Stromes im Hafen durchschnittlich 230 *m* breit. Flussfahrzeuge und kleinere Localdampfer haben ihre Vertäuungs- und Anlegestellen im nördlichen Theile des Hafens, in welchem sich auch — zumeist am rechten Stromufer — elf Trockendocks (die zwei erwähnten, im Bau begriffenen Regierungsdocks inbegriffen) befinden. Südlich von der Verbindungsbrücke Calcutta-Howrah liegt der Hafen für die grösseren Seeschiffe, die am linken Stromufer in drei bis fünf Reihen vierkant vertäut werden. In der Mitte des Stromes liegen Bojen für die Fahrzeuge des Hafendienstes. Quais oder Uferdämme gibt es in Calcutta nicht; die Flussufer bestehen aus einem zähen und lehmigen Boden, dessen natürliche Böschung sanft ansteigt. Als Anlegeplätze dienen verankerte Pontons, die durch (in Gelenken) bewegliche Brücken mit dem Ufer in Verbindung stehen. In einigen Fällen werden diese Brücken noch durch einen zweiten Ponton unterstützt, welcher bei besonders niedrigem Wasserstande im Trockenen liegen bleibt. Eine grössere Anzahl solcher Anlegeplätze befindet sich in der Nähe des Zollhauses. Ansonsten finden sich aber auch noch stellenweise aus Ziegeln gemauerte Treppen, die bis zum Flusswasser führen und nur zur Vornahme der religiösen Waschungen der Hindus dienen. Nördlich von der Howrah-Brücke befindet sich das Ghat Nimtolah, das speciell für die Verbrennung der Todten geheiligt ist.

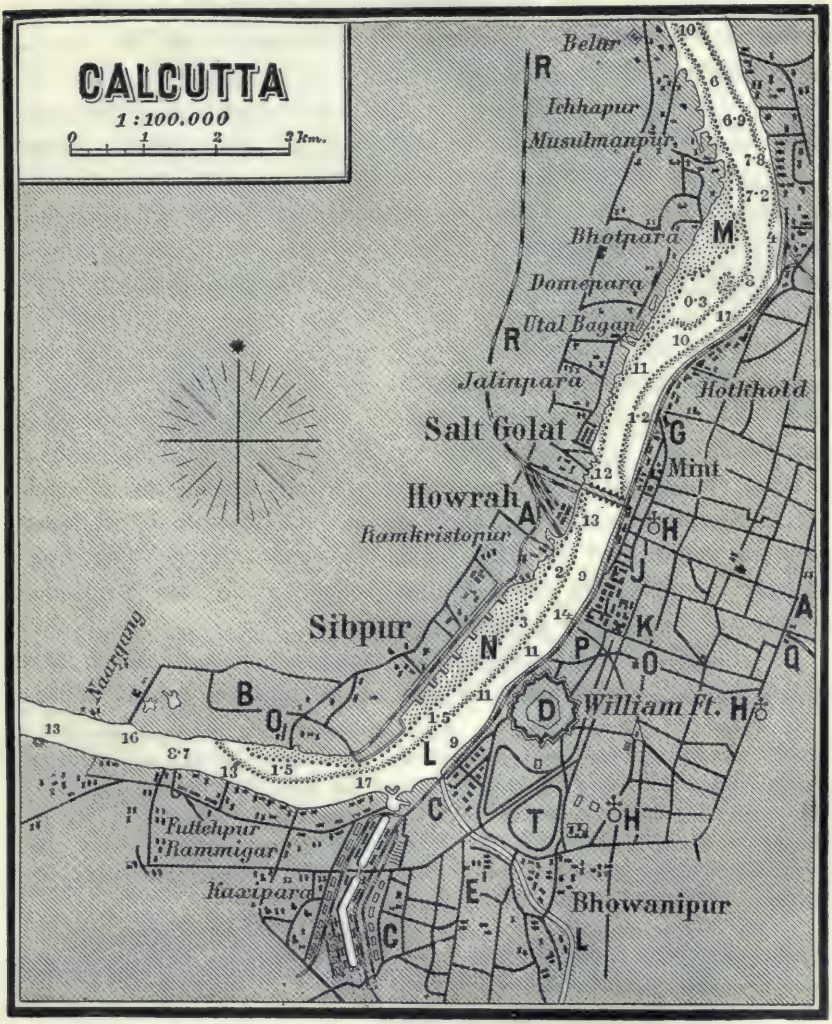
Calcutta hat (26. Februar 1891) 972.000 Einwohner. Der Religion nach sind fast zwei Drittel derselben Hindus, an 40.000 Christen und über 200.000 Mohammedaner. Unter dieser grossen Bevölkerung leben nur gegen 8000 Europäer.

Das nothwendige Wasser führen Wasserwerke aus dem Hooghly zu, doch ist dieses nur im Winter trinkbar. In der übrigen Zeit behilft man sich mit dem in Teichen angesammelten Regenwasser. Die Bohrung artesischer Brunnen ist trotz oft wiederholter Versuche, bei denen auch grössere Tiefen erreicht wurden, bisher erfolglos geblieben.

Das Klima Calcuttas kann nicht als ein gesundes angesehen werden. Da die Stadt tief liegt, so können ihre Canäle nicht in den Hooghly münden, sondern entleeren sich in einen todten Arm des Ganges, der östlich von Calcutta sich ausbreitet. Dies und die

feuchte Hitze der Sommermonate leisten der Entwicklung von allerlei Krankheiten Vorschub. Deshalb trachtet auch jeder, der in der angenehmen Lage ist, dies thun zu können, bereits Ende März die Sommerfrische aufzusuchen und daselbst bis October zu bleiben. Früher folgte man dem Vicekönig nach dessen Sommerresidenz, dem im westlichen Himalaya liegenden Orte Simlá, während derzeit das nördlich von Calcutta im Himalaya liegende Darjeeling fashionable ist.

Calcutta (Sonden in Metern).



A Eisenbahnstation, B Botanischer Garten, C Docks, D Zeitsignalstation, E Zoologischer Garten, G Spital, H Kirche, J Zollamt, K Statthalterei-Gebäude, L Tolly Canal, M Ghusri Untiefe, N Sibpur Untiefe, O Monument, P Eden Garten, Q Eisenbahn, R Eisenbahn.

Trotz der ungünstigen Verhältnisse des Grundes und Bodens, auf dem Calcutta steht, ist es eine Grossstadt geworden, eine der theuersten Städte der Erde, in welcher sich der Luxus des Orientes und der des Occidentes vereinigen. Mit der Ausbreitung der britischen Macht in Indien erweiterten sich auch die Grenzen seines Weichbildes. Als wichtigster Stützpunkt der Engländer in Bengalen, dem reichsten und am dichtesten bevölkerten Theile der Halbinsel, wurde es zunächst Hauptstadt dieses Landes und später des ganzen englisch-indischen Reiches. Zur politischen Herrschaft gesellte sich auch die commercielle. Erst die Eröffnung des Suezcanals und der Ausbau des indischen Eisenbahnnetzes, welches keine Stadt so stark wie Bombay begünstigt, verschafften diesem letzteren Hafen, der Europa viel näher liegt als Calcutta, die Vorherrschaft im Aussenhandel Indiens.

Calcutta ist jetzt an die zweite Stelle gedrängt und findet nur allmälig in den Landschaften am Brahmaputra Ersatz für das reiche Handelsgebiet, welches es im Westen endgiltig an Bombay verloren hat. Nach dem Plane der Regierung soll die Stadt Ausgangspunkt einer wichtigen Handelsstrasse nach Yünnan werden und auch die Bemühungen der Engländer, ihren Waaren und Kaufleuten Eingang in das bis jetzt verschlossene Tibet zu verschaffen, würden in erster Linie Calcutta zu Gute kommen. Die Engländer haben bereits eine Eisenbahn nach Darjeeling an der Grenze von Tibet gebaut, und die chinesische Regierung hat sich bereit erklärt, die Wünsche der Engländer zu erfüllen, aber sie hat in Tibet wenig zu reden; da wird wohl früher der Ende 1890 begonnene Bau der East Coast Railway von Calcutta nach Madras vollendet, als den Engländern der Eintritt nach Tibet gestattet sein.

Uebrigens rangirt Calcutta als Handelsstadt noch immer unter den allerbedeutendsten nicht nur Asiens, sondern der ganzen Erde.

Calcutta ist dem Verkehre nach der zweitgrösste Hafen Indiens und in seinem Handel nur von Bombay übertroffen. Sein Antheil an dem gesammten auswärtigen Handelsverkehre von Britisch-Indien mit Einschluss der Edelmetalle beziffert sich im Jahre 1888 auf 35·8%. In den letzten vier Jahren hat sein Handel um 8·5% zugenommen. Er erreichte im Jahre 1890 in Waaren allein (ohne Edelmetalle) die Ziffer von 631,124.000 Rup. gegen 589,558.520 Rup. im Jahre 1888 und 577,720.901 Rup. im Jahre 1887.

In Calcutta concentrirt sich auch der ganze Handel der Provinz Bengalen, da nur ein Hafen, nämlich Chittagong, das im Osten des Gangesdeltas liegt, einen namhaften Handelsumsatz aufweist, so (1888) in der Ausfuhr 14·4 Millionen Rupien, in der Einfuhr 0·7 Millionen Rupien.

Das fruchtbare Hinterland Bengalen mit seinen reichen Bodenproducten, welche nahezu ausschliesslich über Calcutta zur Verschiffung gelangen, verleiht

diesem Hafen jene Bedeutung im Welthandelsverkehre, die er seit Decennien thatsächlich inne hat. Die Versorgung einer zahlreichen Bevölkerung, der ganzen Provinz mit den Erzeugnissen moderner Industrie, die stets wachsenden, mit dem Fortschreiten der Cultur und Ausdehnung der Verkehrsmittel gleichen Schritt haltenden Bedürfnisse der indischen Bevölkerung sichern Calcutta auch seine Bedeutung als grössten Einfuhrshafen des östlichen Indiens.

Die Ausfuhr Calcuttas steht zu seiner Einfuhr im Verhältnisse von 3 zu 2.

Bei Besprechung der einzelnen Phasen dieses Handelsverkehres wollen wir daher mit dem Exporte Calcuttas als dem wichtigeren Theile beginnen.

Unter den Bodenproducten spielt Jute in der Ausfuhr Calcuttas die Hauptrolle; da dieselbe nur in Bengalen allein producirt wird, liegt auch der Handel ganz in den Händen Calcuttas. Wiewohl der jährlich steigende Bedarf der inländischen Fabriken befriedigt wird, ist die Ausfuhr des Rohmateriales in fortwährendem Wachsen begriffen. Die Ausfuhr von Jute war in den letzten 10 Jahren folgende (1 *T* = 1016 *kg*):

1878/79	301.069 *T* für 38,000.000 Rup.	1884/85	418.434 *T* für 46,600.000 Rup.
1879/80	334.033 „ „ 43,700.000 „	1885/86	389.122 „ „ 43,600.000 „
1880/81	290.491 „ „ 39,300.000 „	1886/87	415.335 „ „ 48,700.000 „
1881/82	375.516 „ „ 50,300.000 „	1887/88	482.174 „ „ 60,400.000 „
1882/83	517.445 „ „ 58,500.000 „	1888/89	527.657 „ „ 79,000.000 „
1883/84	350.899 „ „ 45,900.000 „		

Als grösster Abnehmer figurirt England.

Nach den Bestimmungsländern vertheilt sich die Ausfuhr des letzten Jahres in folgender Weise:

Grossbritannien	375.000 *T* für	58,600.000	Rup.
Oesterreich-Ungarn	10.000 „ „	1,700.000	„
Deutsches Reich	34.000 „ „	5,700.000	„
Italien	9.000 „ „	1,500.000	„
Verein. Staaten v. Nordamer. . .	84.000 „ „	9,000.000	„
Andere Länder	15.000 „ „	2,500.000	„

Jute bildet auch den Stock der Ausfuhr von Chittagong.

Dagegen kann sich die Ausfuhr roher Baumwolle von Calcutta aus mit der von Bombay keineswegs messen, steht sogar hinter der von Madras weit zurück. Sie umfasste im Jahre 1888 die Menge von 375.214 Cwts. (1 Cwt. = 50·8 *kg*) im Werthe von 9,200.000 Rup.

Nächst Jute bildet Opium den grössten Ausfuhrsartikel, dessen Werth für das Jahr 1887/88 auf 59,806.000 Rup. veranschlagt ist. Der grösste Theil hiervon ging für China nach Hongkong, der Rest nach den Straits Settlements, Cochinchina und anderen Ländern. Die Ausfuhr nach China geht zurück, damit vermindern sich auch die Einnahmen aus dem Opiummonopole von Britisch-Indien, und das englische Unterhaus hat im Mai 1891 einen Beschluss gefasst, welcher auf die Aufhebung des Monopols abzielt.

Dem Werthe nach folgt dann in der Ausfuhr Thee, wovon Calcutta im Jahre 1887/88 für 50,815.850 Rup. exportirte. England bezog fast die ganze Ausfuhr.

Hieran reiht sich der Export von Körnerfrüchten, unter denen Reis und Paddy die grössere Hälfte bilden. Für diese Artikel ist übrigens Calcutta der zweitgrösste indische Verschiffungshafen. Es führte an Reis und Paddy aus

im Jahre 1889 6,457.000 Cwts. im Werthe von 23 Millionen Rupien. Der Ausfuhrswerth der übrigen Körnerfrüchte belief sich auf circa 21 Millionen Rupien.

Einen hervorragenden Exportartikel bilden auch Oelsaaten. Die Ausfuhr derselben steht nur hinter der Bombays zurück und bezifferte sich im gleichen Jahre auf 6,319.000 Cwts. im Werthe von 36 Millionen Rupien.

Als Exportartikel von Bedeutung ist ferner Indigo zu nennen, für den Calcutta bis jetzt noch der Hauptmarkt ist, obwohl es London nicht an Bemühungen fehlen lässt, diesen Zweig des Handels an sich zu ziehen. Dann würde für Indigo Calcutta nur der Transitohafen werden. Die Menge, welche zur Verschiffung gelangte, betrug 1890/91 25.311, 1889/90 35.430, 1888/89 33.650 Kisten (1 Kiste = ungefähr 130 *kg*.) Der grössere Theil wurde nach England verschifft.

Erwähnenswerth ist auch der Export von Gummi, dessen Ausfuhr vom Jahre 1888 auf rund 5 Mill. Rupien veranschlagt ist, der Export von Salpeter im Werthe von circa 3,600.000 Rup. und die Ausfuhr von roher Seide im beiläufigen Werthe von 3,500.000 Rup.

Einen der wichtigsten Ausfuhrsartikel Calcuttas, in welchem es unter allen indischen Hafenplätzen eine dominirende Stellung einnimmt und für welchen es Hauptverschiffungsplatz ist, bilden rohe Kuhhäute. Seine Ausfuhr betrug im Jahre 1888 474.297 Cwts. im Werthe von 17,600.000 Rup. bei einer Gesammtausfuhr Indiens von 570.843 Cwts. im Werthe von 20,000.000 Rup., wonach also nahezu 90% auf Calcutta entfallen.

Noch günstiger ist das Verhältniss für Calcutta bei der Ausfuhr roher Ziegenhäute. In diesem Artikel betrug im gleichen Jahre die gesammte indische Ausfuhr 38.752 Cwts. im Werthe von 3,500.000 Rup., und auf den Export von Calcutta entfielen hiervon 38.034 Cwts. im Werthe von 3,000.000 Rup. Bei der Wichtigkeit des Artikels dürfte es von Interesse sein, die Absatzländer kennen zu lernen.

Von rohen Kuhhäuten gingen im Jahre 1888/89 nach

	Cwts.	im Werthe von Rupien		Cwts.	im Werthe von Rupien
Grossbritannien .	311.000	10,600.000	Verein. Staaten . .	77.000	2,000.000
Oesterr.-Ung . . .	30.000	1,100.000	Singapore	20.000	400.000
Frankreich	25.000	800.000	anderen Ländern .	16.000	500.000
Italien	53.000	1,900.000			

Grossbritannien erweist sich sonach als der stärkste Abnehmer von rohen Kuhhäuten, während in Ziegenhäuten Amerika der weitaus grösste Consument ist.

Die Ausfuhr dieser Artikel liegt zum grössten Theile in den Händen deutscher Firmen in Calcutta.

In der Ausfuhr dieses Hafens spielt ferner eine grössere Rolle ein Artikel, welcher dem Gebiete der Industrie, und zwar der daselbst in hoher Blüthe stehenden Jutefabrication angehört.

An verarbeiteter Jute, „Gunnysäcken", exportirte Calcutta 1886/87 für 11,500.000 Rup. 1887/88 für 17,500.000 Rup. 1888/89 für 27,500.000 Rup., welche Ziffern auf einen enormen Aufschwung der einschlägigen Industrie schliessen lassen.

Der grösste Abnehmer für Jutesäcke ist Australien. Es bezog in dem letzten Zeitabschnitte für 7,900.000 Rup., Grossbritannien für 3,500.000 Rup.; nach Singapore gingen für 2,800.000 Rup., nach China für 1,800.000 Rup, nach den Ver-

einigten Staaten für 1,700.000 Rup., nach Südamerika für 1,500.000 Rup., der Rest nach Aegypten, der Capcolonie und der asiatischen Türkei.

Die restliche Ausfuhr, in deren Details einzugehen wir uns erlassen, beziffert sich auf rund 20 Millionen Rupien.

Wir gelangen nunmehr zur Besprechung der Einfuhr von Calcutta, welche in noch höherem Masse als die Ausfuhr die von ganz Bengalen repräsentirt, da der einzige in Betracht kommende und schon oben erwähnte Hafen Chittagong von seiner gesammten auswärtigen Einfuhr nur Salz und amerikanisches Petroleum direct, alles Andere über Calcutta bezieht. Die Einfuhr von Calcutta findet gleich der aller asiatischen Hafenplätze in den Erzeugnissen industrieller Thätigkeit ihr Schwergewicht.

Der wichtigste und bedeutendste Einfuhrartikel von Calcutta sind Baumwollfabricate, Garne und Twist. Unter den Stückwaaren sind die hauptsächlichsten Artikel: graue (ungebleichte), weisse (gebleichte), gefärbte und bedruckte Stoffe. Calcutta hat in diesen Artikeln unter den indischen Häfen bei weitem die Führung. Von der Gesammteinfuhr, welche sich 1888/89 auf 375,100.000 Rup. belief, entfielen auf die bengalischen Hafenplätze, unter denen Calcutta allein in Betracht kommt, 156,600.000 Rup. oder circa 42%. An dieser Einfuhr ist das Vereinigte Königreich beinahe ausschliesslich betheiligt.

Die Einfuhr von Wollwaaren erreichte im Jahre 1888 den Werth von 8,000.000 Rup. und die der Seidenfabricate wird auf 2,000.000 Rup. veranschlagt.

Die nächstbedeutende Gruppe in der Einfuhr repräsentiren Metalle und Metallwaaren. Der Werth der letzteren wird für 1888 auf nahezu 15,000.000 Rup. veranschlagt, wobei Maschinen, die einen Werth von 6,000.000 Rup. umfassen, nicht eingerechnet sind.

An verschiedenen Eisenbahnmaterialien, bestehend in Locomotiven, Waggons, Baumaterial u. s. w. importirte Calcutta für 3,200.000 Rup.

Messerschmiedwaaren erreichten die Einfuhrsziffer von 3,000.000 Rup. und der Import von Metallen in unverarbeitetem Zustande repräsentirte einen Werth von 6,500.000 Rup.

Unter den übrigen Industrieerzeugnissen nehmen Kleider eine hervorragende Stelle ein. Ihr Importwerth während des Berichtsjahres betrug 4,495.440 Rup. In Verbindung mit denselben seien Sonnenschirme erwähnt, die für circa 2,000.000 Rup. eingeführt wurden.

Papier, Papierwaaren und Bücher erreichten im Berichtsjahre einen Importwerth von 4,225.597 Rup. und weisen gegen das Vorjahr eine Steigerung von 900.000 Rup. auf. Mit der Erweiterung des Eisenbahnverkehres und Einführung des Schulunterrichtes dehnt sich der Papierconsum immer mehr aus und trotz des Bestehens mehrerer Fabriken im Inlande wird sich der Import auch in den folgenden Jahren wesentlich heben.

Die Einfuhr der übrigen wichtigeren Industrieerzeugnisse wird durch nachstehende Daten veranschaulicht: Calcutta importirte im Jahre 1887/88:

Glaswaaren	für 1,867.300 Rup.	Chemikalien	für 812.390 Rup.
Droguen, Medicinalien	„ 1,783.470 „	Farben	„ 631.630 „

Wir gelangen nunmehr zur Besprechung der Einfuhr der diversen Nahrungsmittel und Getränke.

In erster Linie ist die Einfuhr von Salz zu nennen, für welchen Artikel Calcutta den Haupteinfuhrhafen Indiens bildet. Der Werth der Einfuhr, an welcher zumeist England betheiligt ist, betrug für das Jahr 1888/89 6,682.024 Rup.

Ebenso ist die Einfuhr von Zucker eine bedeutende, in welcher Calcutta nur Bombay nachsteht. Es importirte im gleichen Zeitabschnitte 282.969 Cwts., und zwar raffinirten Zucker aus England, Rohzucker aus Mauritius. Im Wege des Küstenhandels wird viel Rohzucker aus Madras bezogen.

Provisionen, die sich aus Speck, Schinken, Butter, Käse etc. zusammensetzen, verzeichnen einen Importwerth von 2,687.850 Rup.

Gewürze repräsentirten im selben Jahre einen Werth von 1,775.430 Rup.

Unter den Getränken stehen Spirituosen (Liqueure) an erster Stelle. Ihre Einfuhr bezifferte sich 1887/88 auf 5,040.370 Rup.

Seit den letzten Jahren hat sich der Import von Bier sehr gehoben, welches zumeist aus deutschen Brauereien importirt wird.

Am Schlusse der Importliste sind noch zwei Artikel hervorzuheben, und war Petroleum und Kohle. Der Import von Petroleum beziffert sich für das Jahr 1887/88 auf 8,333.616 Rup., während der Werth der in der gleichen Zeitperiode importirten Kohle auf 888.914 Rup. beziffert wird.

Der Werth aller übrigen nicht speciell benannten Artikel belief sich rund auf 17,500.000 Rup.

In industrieller Beziehung kann sich wohl Calcutta mit Bombay nicht messen, doch verfügt es immerhin über eine ziemlich entwickelte Industrie, welche in stetem Aufschwunge begriffen ist.

Da Jute ein Product von Bengalen allein ist, so liegen auch die Jutefabriken allein in der Nachbarschaft von Calcutta. Im Jahre 1888 gab es daselbst 28 Fabriken mit 7389 Webstühlen und 146.302 Spindeln. Die Industrie beschäftigte 56.000 Arbeiter, worunter 34.818 Männer, 11.600 Frauen und 5500 jüngere Personen neben etwa 4000 Kindern.

Neben Jute wird in Calcutta auch Baumwolle verarbeitet, doch steht es darin hinter Bombay weit zurück. Während letzteres nahezu 90 Fabriken zählt, befinden sich in Calcutta deren nur 7.

In der Nähe von Calcutta bestehen ferner drei grosse Papierfabriken, von denen eine erst vor Kurzem in Betrieb gesetzt wurde, ferner zwei grosse Zuckerraffinerien und neben mehreren Indigofabriken etwa 170 kleinere Etablissements für verschiedene Zwecke, darunter eine erst vor Kurzem begründete Messinggiesserei, über deren Leistungsfähigkeit noch keine Daten vorliegen. Entschieden bewähren sich die Indigofabriken, welche im Jahre 1888 reines Product im Werthe von 2,312.348 Rup. auf den Markt brachten.

Der sich in Calcutta concentrirende Schiffsverkehr zeigt folgendes Bild

Im Jahre 1887/88 sind in Calcutta eingelaufen

fremde Schiffe	567	mit	850.951 *T*
inländische Schiffe	37	„	5.088 „
Total	604	mit	856.039 *T*

Im gleichen Zeitabschnitte liefen aus

fremde Schiffe	683	mit	1,044.752 *T*
inländische Schiffe	45	„	6.053 „
Total	728	„	1,050.805 *T*

Der weitaus grösste Theil derselben war britischer Nationalität.

Die wichtigsten Dampferlinien, welche Calcutta anlaufen, sind: Die Peninsular and Oriental Steam Navigation Cy., deren Dampfer jede zweite Woche von London über Aden und Colombo nach Calcutta gehen; die British India Steam Navigation Cy., deren Schiffe gleichfalls alle 14 Tage von London mit Berührung von Colombo und Madras Calcutta anlaufen. Diese Gesellschaft unterhält von Calcutta aus drei Zweiglinien, nämlich Calcutta—Rangoon—Penang—Singapore wöchentlich, Calcutta—Rangoon—Moulmein wöchentlich und Calcutta—Chittagong—Birma gleichfalls wöchentlich.

Ausschliesslich dem Frachtenverkehre dienen: Hamburg—Calcutta-Linie, City Line (London), Anchor Line (Ceylon, Bombay), Star Line (London, Liverpool), Clan Line, Eastern Steamship Cy.

Der Oesterreichisch-Ungarische Lloyd" unterhält im Anschlusse an seine indo-chinesische Linie eine Zweiglinie mit monatlichen Fahrten von Colombo über Madras nach Calcutta.

Ebenso unterhalten die Messageries maritimes eine Zweiglinie von Colombo über Pondichery und Madras nach Calcutta mit monatlich einer Fahrt.

Mit dem Innern ist Calcutta-Howrah durch die Dampfer auf dem Ganges und Brahmaputra und durch zwei Eisenbahnen verbunden.

Es ist Kopfstation der Eisenbahn Calcutta—Alahabad—Bombay, auf welcher der Schnellzug eine Entfernung von 1405 englischen Meilen in 45 Stunden zurücklegt.

Durch den Ausbau der Bengal—Nagpor-Eisenbahn ist der Weg zwischen Bombay und Calcutta um 150 Meilen abgekürzt.

Von Alahabad gehen nach Nordwesten Eisenbahnen ins Pendschab. Von den Bahnen, welche von Calcutta nach Norden zum Himalaya führen, können wir hier absehen.

In Calcutta sind folgende Banken vertreten: Agra Bank, Bank of Bengal, Bank of Bombay, Chartered Mercantile Bank of India, London and China, Bank of Bengal, Delhi and London Bank, Chartered Bank of India, Australia and China, Comptoir National d'Escompte de Paris, Hongkong and Shangai Banking Corporation, National Bank of India, New Oriental Bank Corporation, Land Mortgage Bank of India. Auf diesem Platze finden wir auch eine Anzahl europäischer Bankers.

In Calcutta bestehen Consulate folgender Staaten; Belgien, Dänemark (G.-C.), Deutsches Reich (G.-C.), Frankreich (G.-C.), Griechenland, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Persien, Schweden und Norwegen (G.-C.), Siam, Vereinigte Staaten von Amerika (G.-C.).

Madras.

Zu den ältesten Plätzen englischen Besitzes in Indien gehört Madras, das trotz seiner für den Seeverkehr ganz besonders ungünstigen Lage dennoch im Laufe der Zeit die drittgrösste Stadt Indiens und ein Verkehrscentrum von ansehnlicher Bedeutung geworden ist. Allerdings war hiefür der Umstand massgebend, dass Madras vor langer Zeit zur Hauptstadt einer Präsidentschaft erhoben worden ist und durch diese wichtige politische Stellung auch der commercielle Mittelpunkt der umliegenden Gebiete wurde.

Von Ceylon bis Orissa ist die Ostküste von Indien von der Natur höchst stiefmütterlich bedacht; keine bedeutenderen Flussmündungen, Einbuchtungen oder vorliegende Inseln finden sich hier vor, kein einziger natürlicher oder durch seine Verhältnisse sicherer Hafenplatz bietet sich den Schiffen, zu deren Schutz künstliche und kostspielige Hafenbauten geschaffen werden mussten.

Die dringende Nothwendigkeit der letzteren für Madras wird durch den oft beträchtlichen Seegang auf dessen offener Rhede und durch die fast alljährlich ein- oder zweimal zur Zeit des Monsunwechsels diese Küste berührenden Drehstürme klar dargelegt. Wie gefährlich diese Stürme den vor Madras liegenden Schiffen werden können, zeigt am besten ein Blick in die Statistik der bezüglichen Unglücksfälle. Am 3. October 1746, wenige Tage nach der Einnahme von Madras durch de Labourdonnais gingen 3 französische Kriegsschiffe mit 1200 Mann, 2 Prisen und 20 andere Schiffe durch einen Drehsturm gänzlich verloren; am 20. October 1807 und am 2. Mai 1811 traten furchtbare und grossen Schaden verursachende Orkane auf; bei letzterem gingen die Fregatte „Dover“ und ein Handelsschiff zu Grunde, 90 Küstenfahrer wurden von ihren Ankern gerissen. Endlich war am 2. Mai 1872 bei einem ähnlichen Sturme der Verlust von 9 europäischen Schiffen und 20 Küstenfahrern zu beklagen.

Wenngleich in den letzten Jahrzehnten Madras seinen künstlichen Hafen erhalten hat, so müssen doch auch noch heutzutage

alle in diesem Hafen liegenden Dampfer zur Zeit der Stürme — October, November und December — stillen Dampf halten, um ebenso wie die auf der Rhede verankerten Segelschiffe auf das erste Signal (Sturmwarnung) des Hafenamtes sofort in See gehen zu können.

Madras ist für indische Begriffe eine junge Stadt. Francis Day übersiedelte im Jahre 1639 von seiner 62 *km* nördlicher gelegenen Factorei Armagon (an deren Stelle sich zwar ein durch eine Sandbank geschützter Hafen, Blackwood's Harbour, aber nicht genügend taugliches Terrain für die Erbauung einer Stadt befand) nach dem Orte des gegenwärtigen Madras, theilweise auch aus dem Grunde, um den Bedrückungen des Königs von Golkonda zu entgehen. Vorher schon hatte er im Auftrage der Ostindischen Compagnie vom Rajah von Chaudagiri die Bewilligung erworben, an dieser Stelle eine Factorei zu gründen und zu befestigen, worauf bereits 1641 das Fort St. George erbaut wurde.

Im Jahre 1653 zu einer eigenen Präsidentschaft erhoben, wurde Madras 1702 von Dáud Khan und 1741 von den Mahratten (Marathen) erfolglos belagert. Zwei Jahre nach Beginn der Kämpfe zwischen England und Frankreich um die Oberherrschaft in Indien (1744 bis 1761) eroberte Labourdonnais die Stadt, die später durch die Bestimmungen des Aachener Friedens wieder in englischen Besitz zurückkehrte.

Eine zweite französische Belagerung 1758 unter Lally wurde durch die zum Entsatze der angegriffenen Stadt herbeigeeilte englische Flotte zurückgewiesen; die Bedrohung von Madras durch die Reiterschaaren Hyder (Haider) Alis in den Jahren 1769 und 1780 blieb gleichfalls erfolglos.

Am 15. December 1875 wurde anlässlich der Anwesenheit des Prinzen von Wales der Grundstein des seither vollendeten künstlichen Hafens gelegt, im Jahre 1881 aber ein Theil der erst 1880 beendeten Hafenbauten durch einen Drehsturm wieder zerstört.

Madras ist ausserordentlich niedrig und flach gelegen, weshalb man von der Seeseite aus keine Uebersicht der Stadt geniesst. Andererseits ist es auch zumeist der unschönste Theil der Stadt, der an den Meeresstrand grenzt, so dass dieselbe von der See aus gesehen keinen günstigen Eindruck hervorzurufen im Stande ist.

Das unter 13° 4′ nördlicher Breite und 80° 17′ östlicher Länge gelegene Fort St. George grenzt unmittelbar an den Strand. Eine Seite der Festungsmauern liegt der Brandung so nahe, dass die Fundamente schon öfters bedeutende Senkungen gezeigt und grössere Reparaturen nothwendig gemacht haben. Landeinwärts bildet das Fort einen weiten Halbkreis mit zahlreichen Redans und einem vorliegenden, sehr tiefen Festungsgraben, der mehrere Fuss hoch mit Wasser gefüllt ist. Innerhalb dieser Werke befinden sich mehrere Regierungsämter, das Arsenal, die St. Mary-Kirche, im nördlichen Theile zwei vortrefflich eingerichtete Baracken zur Unterbringung der Besatzung, schliesslich im südlichen Theile eine Salutbatterie. Im Regierungsgebäude liegt die General Hall, welche den Empfangsraum

des Gouverneurs bildet; im Erdgeschosse des Hauses ist eine mit den neuesten Maschinen versehene Münzstätte untergebracht. Das Arsenal enthält ein Museum mit bemerkenswerthen, mitunter sehr alten und historisch interessanten Trophäen, Waffen, Fahnen, Mörsern und Kanonen.

Die Promenade „Beach" zieht sich, beim Fort St. George beginnend, in südlicher Richtung längs des Strandes hin. Zuerst führt sie über die Napierbrücke, welche den Coowam- (Cuwam-) River überbrückt, dann bei der Marinevilla, dem Senatsgebäude und anderen öffentlichen Aemtern vorbei bis zu dem im Stadttheile Chepak gelegenen Presidency College, von hier aus an der mohammedanischen Vorstadt Triplicane vorbei bis zum Capper House Hotel, von welchem an sie unter dem Namen Edward Elliotts Road in westlicher Richtung bis zur St. Georges-Kathedrale und zur Mount Road führt. Hier befindet sich ein Monument des Obersten Naill, der sich im Kampfe gegen die empörten Sepoys auszeichnete und beim Entsatze von Lucknow (1857) fiel.

Da die Promenade fast in ihrer ganzen Länge in nächster Nähe des Strandes bleibt, wird sie stets von den erfrischenden Seebrisen bestrichen, weshalb sie auch von der eleganten Welt mit Vorliebe aufgesucht wird und insbesondere in den Abendstunden ein anziehendes, von zahlreichen Fussgängern und Wagen belebtes Bild bietet. Eine eigenartige Zierde der Promenade während des Abends bilden überdies auch unzählige leuchtende Insecten, die fast das ganze Jahr hindurch alle hier angepflanzten Bäume und Sträuche umschwirren. Tagsüber hängen auf den höchsten Bäumen grosse Fledermäuse, welche die warmen Stunden des Sonnenscheines verschlafen und erst bei Anbruch der Dämmerung erwachen und umherflattern.

Nordwärts vom Fort St. George und von diesem durch einen breiten ebenen Raum getrennt, liegt das grösste Stadtviertel, Tschenapatnam, das von Eingeborenen bewohnt und deshalb von den Engländern die „schwarze Stadt", Black Town, genannt wird. Diese „schwarze Stadt", die gleichzeitig auch das Geschäftsviertel von Madras ist, besitzt mehrere grosse, sich kreuzende Strassen, doch innerhalb dieser so gebildeten Complexe niedere, gedrängte Häusergruppen, über welche das Customhouse mit seinen beiden Kuppelthürmen hoch emporragt. Bei den meisten Gebäuden der Black Town ist der Mörtelbewurf heruntergefallen, die blossstehenden Ziegel sind verwittert und die Dächer schadhaft; Ventilation und Reinlichkeit der staubigen Strassen lassen sehr viel zu wünschen übrig.

Wenngleich daher dieser in jeder Beziehung ungesunde und unschöne Stadttheil einen möglichst ungünstigen Eindruck hervorzurufen vermag, so ist es doch immerhin erstaunlich, was hier für schöne und kräftige Männer und robuste Frauen — sämmtliche natürlich dunkelster Hautfarbe — trotz der schlechten, sumpfigen Luft gedeihen.

Am westlichen Ende der Black Town liegen das grosse Hospital und das prächtige Stationsgebäude der Central Railway, dann folgt der Cochrane-Canal und diesem der Volksgarten, People's Park. Letzterer ist eigentlich ein Thiergarten, der zwar einige schöne Thiere besitzt, dabei aber im Grossen und Ganzen ziemlich verwahrlost erscheint.

Westlich und südlich vom People's Park breiten sich die Viertel Vepery, Parsewakam, Egmore, Chintadripet, Pudupak Triplicane und St. Thome aus. Letzteres ist das alte Maïlapur in den Erzählungen Marco Polo's. In den vorgenannten Stadtvierteln finden sich zwar keine Gruppen monumentaler Bauten, wie solche beispielsweise das Chowringhee-Viertel Calcuttas aufweist, doch sieht man hier hübsche Villen europäischen Styles und kleine indische Häuser mit bunt angestrichenen Veranden, die oft auf zierlich geschnitzten Säulen ruhen. Da hier die meisten Gebäude sich inmitten hübscher Gärten befinden, die von grossen Alleen und Wiesen eingefasst sind, bedeckt die Stadt ein ausgedehntes Areal (70 km^2). Sie besitzt — die leidige Black Town natürlich ausgenommen — das Aussehen eines grossen Parkes, durch den sich der kleine und unsaubere Coowam-Fluss in trägem Laufe hinzieht.

Von diesem Flusse zweigt sich bei der Penitentiary, der grossen Correctionsanstalt, ein Canal ab, der sich unweit der Napier Bridge wieder mit dem Flusse vereinigt und dergestalt mit dem letzteren eine Insel bildet, welche einfach „The Island" (die Insel) genannt wird. Auf der Insel befindet sich gleichfalls ein kleiner Stadttheil, in dessen Mitte sich das schöne Reiterdenkmal Sir J. Monroe's erhebt, eines der grössten Staatsmänner Indiens, der als Gouverneur von Madras 1827 der Cholera zum Opfer gefallen ist. Dieses Monument, dessen Schöpfer der bekannte F. Chantrey ist, verdankt seine Entstehung einer allgemeinen Subscription.

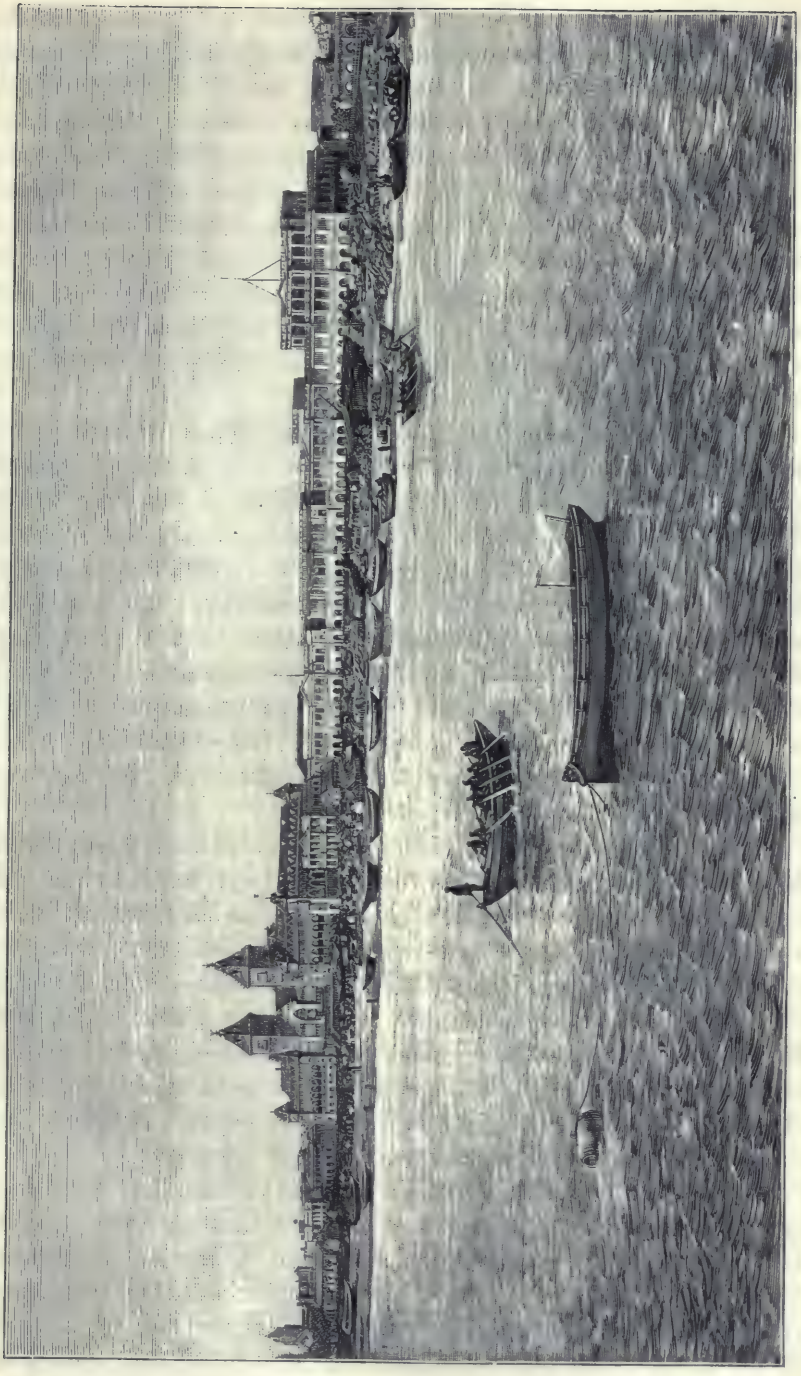
Das Governement House (Regierungspalais) ist ein sehr hübsches und bequem eingerichtetes Gebäude, das von einem an seltenen und schönen Bäumen reichen Garten umgeben ist. Das Innere des Palastes ist mit werthvollen Gemälden verziert, welche zumeist Scenen aus den

Kriegen Englands in Indien darstellen. Der Gouverneur besitzt überdies noch in Guindy, einem in nächster Nähe der Stadt gelegenen Orte, eine schöne Villa mit einem prächtigen Parke, der seines hohen und reichhaltigen Wildstandes wegen bekannt ist, und hat auch einen Landsitz in den Nilgiri-Bergen.

Der alte Palast des Nabobs von Carnatic liegt östlich vom Regierungspalaste an der Beach in Triplicane. Er besitzt einen 30 *m* hohen Thurm, von welchem aus man die ganze Stadt zu übersehen vermag. Der älteste Theil dieses Palastes, in dem gegenwärtig eine Ingenieurschule untergebracht ist, schliesst sich unmittelbar an den Thurm an. Alle anderen Bauten sind neueren Ursprunges und in sarazenischem Style erbaut. Das grosse Thor, das den Eingang zu dem ganzen Complexe bildet und Makkah Gate genannt wird, wurde durch den Nabob Azim Jah erbaut.

Der Club von Madras, der als ältester englischer Club Indiens auch als dessen vornehmster gilt, besitzt ebenso gefällig als praktisch angelegte Baulichkeiten, die westlich von der Vorstadt Pudupak in einem ausgedehnten Parke liegen. Abgesehen von zahlreichen, mit auserlesenem Comfort eingerichteten Speise- und Lesezimmern finden sich hier noch eine reichhaltige Bibliothek, eine Anzahl von Wohnzimmern für zeitweilige Gäste, sowie ein grosses gedecktes Schwimmbad nebst sonstigen Badeanlagen.

Madras besitzt eine grosse Anzahl von Schulen, darunter auch eine ziemlich gut besuchte Universität, welche sämmtlich für die Eingeborenen errichtet worden sind; doch ist es auch hier, wie im übrigen Indien, in hohem Masse auffallend, dass die Mohammedaner jeder höheren Schulbildung ausweichen und sich mit dem mangelhaften Unterrichte ihrer Moscheeschulen begnügen. Die Zahl der Gotteshäuser ist gross, doch sind die letzteren zumeist kleine und unbedeutende Bauwerke. Im Fort liegt die St. Mary's Church, welche zahlreiche Grabmale in der Geschichte Indiens bekannter Personen, meistens höherer Officiere, enthält. Das hervorragendste dieser Denkmale ist jenes des rühmlichst bekannten Missionärs Schwartz, das aus weissem Marmor kunstvoll gemeisselt ist. Am Mount Road liegt die St. Georges-Kathedrale, deren Aeusseres nicht besonders anziehend ist. Im Inneren derselben jedoch finden wir hohe massige Säulen, hübsche Verzierungen aus dem marmorartigen indischen Mörtel „Chunam", und eine grosse Anzahl von Gedenktafeln und Grabdenkmalen. Von den sonstigen Kirchen sind hervorzuheben die zwischen Vepery und Chintadripet liegende schottische St. Andrew's Church, die ka-



Madras.

tholische Kathedrale von St. Thome, sowie schliesslich die gleichfalls in letzterem Stadttheile gelegene St. Thome's Church, welche vom Gouverneur und der Elite der Gesellschaft besucht zu werden pflegt.

Merkwürdiger Weise besitzt Madras keinerlei sehenswerthe Hindutempel, obgleich sich in den naheliegenden Ortschaften Seven Pagodas und Condjiveram hervorragend schöne indische Tempelbauten vorfinden. Madras ist auch Sitz einer theosophischen Gesellschaft, die eine Moralphilosophie ohne Gott, eine Art verbesserten Buddhismus mit freimaurerischen Anklängen, als Universalreligion aufstellt, Zweiggesellschaften in England und den Vereinigten Staaten besitzt und vor Kurzem anlässlich des Todes ihrer Begründerin wieder von sich reden gemacht hat.

Trotz seiner niedrigen Lage besitzt Madras vielfach gutes Brunnenwasser, und nur in der Black Town ist es wegen Mangels einer guten Canalisirung schmutzig und ungesund. Bei den Seven Wells findet man überdies noch eine ganz eigene Art von Wasserwerken, welche für die Versorgung der Stadt mit Wasser dienen. Es sind dies grosse, thurmartige Wasserreservoirs, die aus Ziehbrunnen gefüllt werden. Die Arbeit an dem Ziehbrunnen besorgt ein Coolie (Kuli, Arbeiter), welcher auf dessen Balken beständig hin- und herläuft und durch sein Gewicht die wassergefüllten Kübel hebt, bis sich diese in einer bestimmten Höhe entleeren. Aehnliche Ziehbrunnen dienen auch zur Bewässerung der an die Stadt grenzenden Felder.

Eine Musterwirthschaft, Model-Farm, auf welcher eine grössere Zahl von jungen Leuten die Landwirthschaft erlernt, hat zwar auf dem Gebiete der Viehzucht bisher noch keine besonderen Erfolge aufzuweisen, doch gedeihen daselbst in erfreulich günstiger Weise verschiedene Nutzpflanzen, insbesondere Tabak, Baumwolle und Indigo.

Bei der stets zunehmenden Bedeutung von Madras als Seehandelsplatz und unter den eingangs geschilderten ungünstigen Wetterverhältnissen auf der Rhede erscheint es einigermassen befremdlich, dass erst 1860 eine Landungsbrücke (Pier) gebaut und 1875 der Grundstein zu weiteren Hafenbauten gelegt worden ist.

Die eiserne Landungsbrücke, welche auf starken Schraubenpfeilern ruht, ist 305 *m* lang und vor dem Custom House direct in die See gebaut, so dass ihr Ende, das mit mehreren Treppen zum Anlegen der Boote versehen ist, bereits ausserhalb der Brandungsgrenze liegt. Mehrere Laufkrähne besorgen das Verladen der Waaren in die Lichter und aus denselben, vier Eisenbahngeleise dienen für

den Transport auf der Brücke. Vor der Erbauung dieses Piers war es oft ungemein beschwerlich und auch manchmal nicht ohne Gefahr, durch die speciell zur Zeit des Nordostmonsuns sehr schwere Brandung den Strand zu gewinnen. Man konnte hiebei zwar die Geschicklichkeit und Uebung der eingeborenen Bootsleute bewundern, verlangte es sich aber in der Regel nicht, diese Fahrt zu wiederholen.

Wenngleich den dringendsten Bedürfnissen durch die Erbauung der Landungsbrücke einigermassen abgeholfen worden war, so stellte sich doch heraus, dass des Seeganges wegen das Laden und Löschen am Pier vertäuter Schiffe nicht möglich war, ohne die letzteren und die Brücke ernstlich zu gefährden. Da man aber auch den auf der Rhede den Unbilden des Wetters ausgesetzten Fahrzeugen einen Schutz gewähren wollte, entschloss man sich nach langem Zaudern zum Baue eines künstlichen Hafens, der 1880 vollendet wurde und sechs Millionen Gulden gekostet hat. Dieses Hafenbassin liegt vor der Black Town, die Landungsbrücke in der Mitte des Bassins; die äussere Begrenzung bilden zwei mächtige, 1500 *m* lange Wellenbrecher mit einer schmalen Durchfahrt. Einer dieser Wellenbrecher ist (wie bereits erwähnt) ein Jahr nach seiner Vollendung während eines heftigen Sturmes theilweise zerstört worden, doch wird an dessen Wiederherstellung gearbeitet. Das Hafenbassin bietet für etwa zehn Schiffe genügenden Vertäuungsraum.

Während der schlechten Jahreszeit herrscht selbst bei ruhigem Wetter ein starker Seegang, der auf dem flachen (zumeist sandigen) Strande eine mächtige Brandung erzeugt, welche dem Hafenreglement zufolge nur von den Fahrzeugen der Eingeborenen, den Catamarans und Masulas, passirt werden darf. Die Catamarans sind eine Art von Flössen, die aus mehreren Kokosstämmen zusammengefügt sind und durch einen rittlings sitzenden Ruderer mittelst eines Doppelruders fortbewegt werden; die Masulas sind gebrechlich aussehende Boote mit flachrundem Boden, deren Bretter eigenthümlicher Weise nicht zusammengenagelt, sondern mit Kokosfaserstricken zusammengebunden sind, damit sie das Aufschlagen auf dem flachen Strande besser auszuhalten vermögen.

Madras hat (1891) 449.000 Einwohner; von diesen sind drei Viertel Hindus, die übrigen zu gleichen Theilen Mohammedaner und Christen. Die Zahl der Europäer beträgt etwa 2000.

Das Klima von Madras gleicht dem der ganzen angrenzenden Küste; im Winter ist es für den Europäer gesund, im Sommer aber wegen Cholera, Fieber und Dysenterie gefährlich. Im December und

Jänner tritt häufig starker Thaufall auf, vom Mai bis November weht der Südwestmonsun schwach und bringt nur wenig Feuchtigkeit mit sich. Im März und April, mitunter auch noch im Mai, treten tagsüber feuchte Seebrisen (Longshore) auf, die Abends von einem lästigen warmen Landwind abgelöst werden. Die eigentliche Regenzeit fällt in den Monat November.

Südlich von Madras liegt der Mount, ein isolirter Felsen von etwa 100 *m* Höhe, auf dem die Kirche „Zur Verkündigung der heiligen Jungfrau" liegt, die von den Portugiesen erbaut wurde, derzeit aber den Armeniern gehört. Hinter dem Altare befindet sich eine nestorianische Inschrift in sassanidischem Sehlewi, die aus dem Jahre 801 n. Chr. stammt, des Inhaltes: „Immer rein. Durch ihre Gnade trug er das Kreuz."

Hier soll der heilige Thomas gewirkt und seinen Märtyrertod gefunden haben; die syrische Kirche in Malabar leitet — allerdings ohne Grund — ihren Ursprung von dieser Legende ab. Immerhin spricht schon Marco Polo von der christlichen Colonie von Maïlapur, die sich nahe der Stelle des jetzigen Madras befand.

Nach dem Umfange seines auswärtigen Handels ist Madras der vierte Hafen von Britisch-Indien und folgt unmittelbar auf Rangoon. Der Platz empfindet sehr stark den Mitbewerb von Bombay, das sich einer viel besseren geographischen Lage, eines ausgezeichneten Hafens und vieler Schiffsverbindungen zu erfreuen hat, während hier seit 1888 die Dampfer der Peninsular and Oriental Cy. nicht mehr regelmässig für Frachten anlaufen.

Für den Handelsverkehr des Hafens Madras fehlen uns specielle statistische Ausweise; die in dem „Annual volume of the sea-borne trade and navigation of the Madras Presidency" veröffentlichten Berichte umfassen den Handel der ganzen Präsidentschaft Madras, den wir unserer Darstellung zu Grunde legen. Wir müssen aber gleich bemerken, dass in der Präsidentschaft Madras der Hafen Madras nicht in dem Masse die beherrschende Rolle spielt, wie Calcutta in Bengalen, da beispielsweise 1890 im auswärtigen Waarenhandel auf Madras ein Werth von 103,393.000 Rup. und auf den nächstwichtigen Hafen Tuticorin 22,647.000 Rup. entfielen.

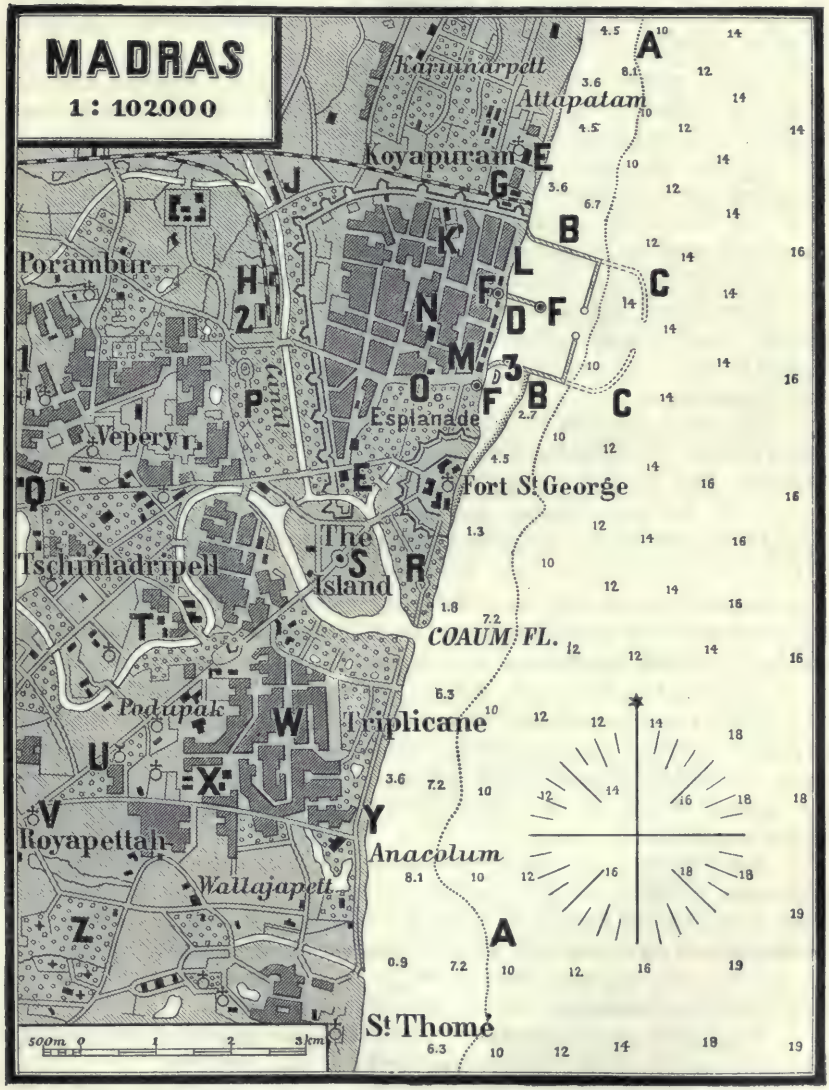
Es bezifferte sich 1889/90 der gesammte Handel der Präsidentschaft Madras ohne den Regierungsverkehr auf 237,026.425 Rup., wovon 143,808 500 Rup. auf die Ausfuhr und 93,217.925 Rup. auf die Einfuhr entfallen.

Der Handel mit dem Auslande umfasste, der Verkehr für Rechnung der Regierung und den in Edelmetallen ausgeschlossen, 176,812.526 Rup., der Handel mit britischen Häfen in anderen Präsidentschaften Indiens 55,560.188 Rup., der Handel mit nichtbritischen indischen Häfen 4,653.711 Rup.

Den grössten Antheil an diesem Handel hat Grossbritannien mit 119,588.522 Rup. in der Ein- und Ausfuhr zusammen. Diesem zunächst steht Ceylon mit

17,558.669 Rup., dann Frankreich mit rund 17 Millionen Rupien. Auf Aegypten, die Straits Settlements und die Vereinigten Staaten von Nordamerika entfallen 4·5, 4·9 und 4·6 Millionen. Oesterreich-Ungarn, Italien und Belgien sind mit rund je 2 Millionen betheiligt, Russland und Spanien mit etwas über einer Million, die übrigen Länder, deren specielle Aufzählung wir uns erlassen, mit Beträgen unter einer Million.

Madras (Sonden in Metern).



A 10 Meter Linie, **B** Wellenbrecher, **C** Wellenbrecher-Ruinen, **D** Landungsplatz für Boote, **E** Spitäler, **F** Leuchtfeuer, **G** Eisenbahnmagazine, **H** Bahnhof, **J** Münzamt, **K** Gefängniss, **L** Zollamt, **M** Postamt, **N** Pagode, **O** Obelisk, **P** Park, **Q** Waisenhaus, **R** Promenade, **S** Monument, **T** Sternwarte, **U** Moschee, **V** St. Georgs-Kathetrale, **W** Nabobspalast, **X** Polizeiamt, **Y** Hindu-Begräbnissplatz, **Z** Sullivan-Garten. — 1 Friedhof, 2 Salzdepôt, 3 Batterie.

Unter den britischen Gebieten Indiens verzeichnet Bombay mit 36,680.356 Rup. den stärksten Antheil an dem Handelsverkehre mit Madras. Diesem schliessen sich Bengalen mit 17,397.601 Rup. und Britisch-Birma mit 8,697.931 Rup. an.

Wie aus obiger Zusammenstellung ersichtlich, liegt das Schwergewicht des Handelsverkehres von Madras in seiner Ausfuhr, welche daher zunächst einer Besprechung unterzogen werden soll. Die Erzeugnisse der Bodencultur, sowie die Producte des Thierreiches verleihen auch dem Exporte von Madras ihr Gepräge, während Industrieerzeugnisse und Finalproducte nur in verhältnissmässig geringem Masse an demselben participiren.

In der ersten Gruppe bildet rohe Baumwolle den stärksten Ausfuhrartikel, so 1889/90 mit einer Quantität von 877.904 Cwts. im Werthe von 25,377.570 Rup. Ins Ausland gingen von dem Hafen Madras allein 1890 302.154 Cwts., 1889 301.871 Cwts., 1888 203.931 Cwts. Baumwolle bildet auch den Hauptausfuhrartikel von Tuticorin.

Der Baumwolle zunächst steht, wenn auch nicht der Quantität, so doch dem Werthe nach der Export von Kaffee, 1889/90 mit 239.005 Cwts. im Werthe von 15,068.426 Rup., an dem in der Präsidentschaft Madras allein betheiligt ist.

Sämereien bilden einen wichtigen Theil der Ausfuhr von Madras; die 1889/90 ausgeführte Menge belief sich auf 1,921.380 Cwts. im Werthe von 11,900.229 Rup. Die wichtigsten Sorten sind Gingellysaat, Rübsamen, Nigersaat und Ricinussaat.

Die grösste Quantität aller Ausfuhrsartikel entfällt auf Reis, dessen Exportmenge 1889/90 auf 2,120.596 Cwts. im Werthe von 8,355.665 Rup. veranschlagt erscheint. Dazu ist noch die Ausfuhr von Paddy mit 300.379 Cwts. im Werthe von 625.631 Rup. zu rechnen, dem sich die übrigen Körnerfrüchte für 662.363 Rup. anschliessen. Ins Ausland wurden aus dem Hafen Madras allein 1890 17.267 Cwts., 1889 145.108 Cwts. Reis verschifft.

Die Ausfuhr von Indigo belief sich im Jahre 1889/90 auf 54.517 Cwts. und repräsentirte den stattlichen Werth von 11,940.063 Rup.; vier Fünftel davon wurden ins Ausland geschickt.

Eine nicht unbedeutende Rolle im Exporte der Präsidentschaft Madras spielt ferner Zucker. Die zur Ausfuhr gelangte Menge belief sich 1889/90 auf 1,351.256 Cwts. und repräsentirte einen Werth von 8,620.087 Rup. Der Zuckerexport von Madras ist auch deshalb bemerkenswerth, weil dieses beinahe der einzige indische Hafen ist, der ihn betreibt, während die anderen Hafenplätze Zucker importiren.

Der Rohzucker von Madras ist zum grossen Theile nicht ein Product des Zuckerrohrs, sondern der viel ergiebigeren Palmyrapalme. Der Palmyrazucker findet in England in Brauereien, mehr aber noch zum Füttern und Fettmachen des Rindviehs Verwendung. In Madras bestehen Zuckerraffinerien, welche sich gut rentiren und ihr Erzeugniss im Wege des Küstenhandels nach Calcutta, Birma und Ceylon absetzen.

Beträchtlich ist die Ausfuhr von Gewürzen, von denen die Präsidentschaft Madras 37,834.899 Pfd. im Werthe von 7,087.619 Rup. exportirte.

Die Ausfuhr von Oel belief sich auf 4,878.401 Gall. im Werthe von 5,156.515 Rup., die von Kokosnüssen auf 69,350.025 Stück für 1,601.247 Rup.

An Koprah exportirte Madras 226.926 Cwts. im Werthe von 2,103.366 Rup.

Hervorzuheben ist ferner noch der Export von Tabak im Gewichte von 7,933.878 Pfd. für 1,746.871 Rup. und der von Thee, welcher allerdings nicht von hervorragender Bedeutung, immerhin 5828 Cwts. im Werthe von 487.547 Rup. umfasste.

In der zweiten Exportgruppe, den Producten des Thierreiches, verzeichnet Madras im Berichtsjahre 1889/90 eine Ausfuhr an Fellen und Häuten (meist in bearbeitetem und gegerbtem Zustande) im Gewichte von 228.102 Cwts. und im Werthe von nicht weniger als 20,683.453 Rup. In diesem Artikel hat Madras die Führung unter allen indischen Häfen. Von 106.604 Cwts. bearbeiteter Häute als Gesammtausfuhr Britisch Indiens entfielen 1889/90 auf Madras 90.794 Cwts. im Werthe von 5,000.000 Rup., und von 165.845 Cwts. bearbeiteter Ziegenfelle im Werthe von 19,200.000 Rup. exportirte dieser Hafen allein 138.492 Cwts. im Werthe von 15,600.000 Rup., also rund 50% Den grössten Abnehmer für diesen Artikel bildet Grossbritannien, welches namentlich von gegerbten Ziegenhäuten beinahe die gesammte Exportmenge aufnimmt.

Die Ausfuhr von anderen Industrieerzeugnissen beschränkt sich auf Baumwollwaaren, die sich 1889/90 aus 1,100.165 Stück und 13,638.070 Yards zusammensetzten und einen Werth von 4,509.671 Rup. repräsentirten, ferner auf Coirgarn und Tauwerk im Gewichte von 431.724 Cwts. und im Werthe von 3,329.073 Rup.

Erwähnt zu werden verdient noch der Export von Bauholz im Werthe von 1,900.188 Rup. und endlich die Ausfuhr lebender Thiere, welche 86.684 Stück im Werthe von 674.612 Rup. umfasste, während alle übrigen, in die eine oder andere Gruppe einzureihenden, nicht speciell benannten Artikel in dem hiefür veranschlagten Gesammtwerthe von 10,805.444 Rup. enthalten sind.

Der Werth der im Berichtsjahre 1889/90 reexportirten Waaren beträgt 1,172.859 Rup.

Bei Betrachtung der Einfuhr findet man, dass dieselbe zum weitaus grössten Theile aus Industrieerzeugnissen zusammengesetzt ist. An der Spitze derselben stehen, wie in den anderen indischen Hafenplätzen, die Erzeugnisse der Baumwollindustrie.

So importirte die Präsidentschaft Madras 1889/90 an Baumwollwaaren:

	Menge		Werth	
ungebleichte	100,390.283	Yards	14,238.319	Rup.
gebleichte	22,533.166	„	4,070.949	„
gefärbte	46,171.340	„	8,251.873	„
andere	18.525	„	3.983	„
Tücher	1,267.990	Stück	196.829	„
Baumwollen Twist und Garn	21,523.445	Pfd.	14,707.073	„

In dem Hafen Madras gelangten 1889/90 13,390.770 Pfd. Baumwollgarne zur Einfuhr.

Die nächstwichtige Gruppe bildet die Einfuhr von Metallen, welche sich aus folgenden Arten zusammensetzt:

Metalle	Menge		Werth	
Messing	11.813	Cwts.	455.277	Rup.
Kupfer	58.683	„	2,403.099	„
Eisen	387.796	„	2,132.232	„
andere	41.318	„	792.597	„

Trotz der, wie wir oben gesehen haben, erheblichen Ausfuhr von Madras an Getreide und Hülsenfrüchten gelangen solche auch in nicht geringen Mengen zur Einfuhr. So importirte die Präsidentschaft Madras 1889/90 817.232 Cwts. Reis im Werthe von 3,379.221 Rup., ferner Paddy 489.869 Cwts. im Werthe von 984.433 Rup. und andere Getreidesorten 376.416 Cwts. im Werthe von 1,383.413 Rup.

Die im Berichtsjahre importirten Getränke setzen sich aus folgenden Sorten zusammen:

Spirituosen	218.037 Gall.	958.215 Rup.
Wein	62.629 „	436.419 „
Biere	538.767 „	741.461 „
andere	1.002 „	4.356 „

Nennenswerth ist ferner die Einfuhr von Eisenbahnmaterial, welche einen Werth von 3,989.951 Rup., und die von Bauholz, welche einen solchen von 2,105.948 Rup. repräsentirte.

Zur Vervollständigung des Gesammbildes ist noch die Einfuhr und Ausfuhr von Gold und Silber für Privatrechnung in Betrachtung zu ziehen, welche folgende Tabelle zeigt:

Gold	Einfuhr	1,363.011 Rup.
	Ausfuhr	103.241 „
Silber	Einfuhr	1,967.473 „
	Ausfuhr	836.499 „

Die vorstehenden Darstellungen erstrecken sich nur auf den Handelsverkehr, insoferne er sich für Privatrechnung entwickelte. Ohne ins Detail einzugehen, seien hier nach dem Werthe noch die für die Rechnung der Regierung ausgeführten Transactionen verzeichnet.

Es wurden im Jahre 1889/90 für Regierungsrechnung Waaren für 2,587.370 Rup. importirt und für 728.501 Rup. exportirt. Ferner bezog die Regierung für 5,125.000 Rup. Silber und führte für 395.967 Rup. an gleichem Metalle aus.

Die industrielle Thätigkeit in Madras ist auf wenige Artikel beschränkt, in diesen aber um so entwickelter. Vor Allem sind die zahlreichen Gerbereien und Lederfabriken hervorzuheben, welche in Madras selbst und in dessen Nähe liegen und dem Hafen, wie schon oben erwähnt, ein reiches Materiale für die Ausfuhr verarbeiteter und gegerbter Felle bieten. Ausserdem ist die Zuckerproduction eine ziemlich bedeutende. Schliesslich besitzt Madras sechs Baumwollfabriken, deren Erzeugnisse in der oberwähnten Ausfuhr vertreten erscheinen.

Der Schiffsverkehr, welcher den Aussenhandel von Madras bewältigte, soll in nachstehender Tabelle veranschaulicht werden.

Im Berichtsjahre 1889/90 sind in Madras

	Dampfer		Segelschiffe	
	Zahl	Tons	Zahl	Tons
eingelaufen	295	462.851	2259	226.512
ausgelaufen	327	510.998	2430	218.316

Darunter waren der Nationalität nach:

	Eingang		Ausgang	
	Zahl	Tons	Zahl	Tons
Britische Dampfer	262	422.300	300	481.302
Britische Segelschiffe	19	26.266	24	18.456
britisch-indische Segelschiffe	1.079	154.035	1.062	147.088
einheimische „	1.134	42.073	1.332	48.875
arabische „	22	1.797	8	428
österr.-ungarische Dampfer	11	9.765	12	10.620
französische Dampfer	16	19.303	13	15.581
französische Segelschiffe	4	1.828	4	1.828
deutsche Dampfer	5	9.192	—	—
russische „	1	2.291	1	2.291
schwedische Segelschiffe	1	513	1	513

Die wichtigsten Dampfschiffahrtsgesellschaften, welche Madras regelmässig anlaufen, sind: British-India Steam Navigation Cy., Messageries maritimes, Oesterreichisch-Ungarischer Lloyd, die beiden letzteren mit Zweiglinien von Bombay über Madras nach Calcutta, Hansa (Hamburg und Bremen). Die Peninsular and Oriental Steam Navigation Cy. läuft Madras nicht regelmässig an.

Für den Inlandverkehr sorgen die Eisenbahn Madras—Bombay und die Linien, welche von Madras nach Westen und Süden gehen. Die East Coast Railway zwischen Madras und Calcutta, welche sehr dicht bevölkerte Länder durchziehen wird, ist im Bau.

Von Madras geht ein Kabel der Eastern Extension Australasia and China Telegraph Cy. nach Penang.

In Madras sind folgende Banken vertreten: Agra Bank, Bank of Bengal, Bank of Bombay, Chartered Mercantile Bank of India, London and China, National Bank of India, New Oriental Bank Corporation, Commercial and Land Mortgage Bank, Madras Bank

In Madras unterhalten Consulate: Dänemark, Deutsches Reich, Niederlande, Schweden und Norwegen.

Colombo.

Zu den herrlichsten Ländern der Erde gehört ohne Zweifel die Insel Ceylon, das Taprobane der Griechen und Römer, welches in den alten indischen Epen „Lankâ“, die Strahlende, genannt wird. Abgesehen von der Pracht ihrer tropischen Vegetation besitzt die Insel den Vorzug eines zwar heissen, aber dabei ziemlich gleichmässigen Klimas, welches für den Europäer angenehmer ist als das von Indien. Ihre schönen und zugleich grossartigen Landschaften sind ebenso wie das Bergland der Insel mit prächtigen Wäldern bedeckt, in den Talavas, den Lichtungen in der Ebene, gedeihen die verschiedensten Cultur-Pflanzen, deren Producte für den Handel überaus werthvoll sind, wie Chinarinde, Kokosnüsse, Zimmt, Kaffee und Thee. Der Kaffeebau, der in den Patenas, den Lichtungen der höheren Gegenden, mit dem besten Erfolge betrieben wird, ist in den letzten Jahren infolge der Zerstörung vieler Bäume durch die *Hemileia vastatrix* zurückgegangen, weshalb zum Ersatze Liberia-Kaffeebäume gepflanzt werden.

Aber auch das Mineralreich hat seinen Antheil am Reichthume der Insel, denn abgesehen von den Edelsteinen, die hier in früherer Zeit in grösserer Menge gefunden wurden, finden sich derzeit noch der beste Graphit, vorzügliches Eisen, Anthracit und Caolin, welch letzteres hier schon im Mittelalter von den Chinesen gewonnen wurde.

Die Insel ist mit Ausnahme eines Theiles der nordwestlichen Küste ringsum für die grössten Schiffe zugänglich; ihr sicherster Hafen ist jener von Trincomalee, der bedeutendste und wichtigste aber jener von Colombo, gegen welchen der erstgenannte in der Neuzeit vollständig zurückgetreten ist. Point de Galle besitzt nur eine Rhede.

Die an Gewürzen und Edelsteinen reiche Insel Ceylon (Singhala) war, wie bereits erwähnt, schon den alten Griechen und Römern unter dem Namen Taprobane bestens bekannt. Auf ihr herrschte seit 543 n. Chr. ein aus Nordindien stammendes Fürstengeschlecht, die Mahawanio, nach denen auch das grosse

in Versen abgefasste Geschichtswerk der Singhalesen benannt wurde. Der Buddhismus und eine weit vorgeschrittene Cultur verbreiteten sich im V. Jahrhundert von hier nach Hinterindien; im VIII. Jahrhundert liessen sich mohammedanische Araber auf der Insel nieder.

Zu Anfang des XV. Jahrhunderts unterwarfen die Chinesen Ceylon, das ihnen bis zur Regierung des Kaisers Tee-Shun tributpflichtig blieb. Seit dem Jahre 1505, der Landung Almeidas auf Ceylon, begannen die Portugiesen daselbst festen Fuss zu fassen. Lopez Suarez Alvarenga gründete 13 Jahre später eine befestigte Factorei an der Stelle des jetzigen Colombo. Die portugiesische Herrschaft machte sich jedoch sehr verhasst, weshalb dieselbe auch mit Beihilfe der Holländer allmälig beseitigt wurde. Die Letzteren besetzten im Jahre 1756 nach siebenmonatlicher Belagerung Colombo, das letzte Refugium portugiesischer Macht, deren Stützen nach und nach gefallen waren.

Während der Periode der holländischen Herrschaft versuchten Franzosen und Engländer in den Besitz der Insel zu gelangen, doch wurde diese erst im Kriege zwischen Holland und England von den Truppen der letzteren Macht besetzt, worauf sie im Frieden von Amiens 1802 förmlich an England abgetreten wurde.

Nach Besiegung des letzten Königs von Kandy (1815) trat England in den effectiven Besitz der ganzen Insel. Das neuerworbene Territorium wurde zuerst der Ostindischen Compagnie zur Verwaltung überwiesen, diese Massregel aber bald rückgängig gemacht und Ceylon unter seinem ersten Gouverneur Frederik North, dem späteren Earl of Guildford, unmittelbare Kroncolonie Englands. Letzteres ist die Insel seither auch unverändert geblieben, indem aus ihr ein in sich selbst abgeschlossenes, von Indien getrenntes Colonialreich geschaffen wurde, welches sozusagen in politischer und administrativer Beziehung als Musteranstalt für die Territorien des grossen indischen Kaiserreiches diente.

Colombo (Cola-ambu), die Hauptstat Ceylons, ist an der Südwestküste desselben an einer gegen Nord und Nordwest offenen Bucht unter 6° 56′ nördl. Breite und 79° 51′ östl. Länge gelegen.

Vom Hafen aus sind nur wenige einstöckige Häuser zu sehen, die sämmtlich in italienischem Style erbaut sind; alles Uebrige sind kleine Hütten mit hohen Ziegeldächern. Thatsächlich besteht auch das Europäer-Viertel nur aus wenigen Strassen, die das Queen's House (Gouverneurpalais), das hallenreiche Zollamt, die Post, ein Museum, die Kasernen und einige Hôtels enthalten und durch schattige Alleen mit Standbildern früherer Gouverneure geziert sind. Dieses Viertel bildet begreiflicherweise auch das geschäftliche Centrum der Stadt. An die Europäerstrassen grenzt nördlich das an der Bucht gelegene Eingeborenen-Viertel Pettah, welches aus einer Ansammlung von Hütten besteht, die sich an den Ufern des Flüsschens Kailani hinziehen und von Singhalesen, Mohammedanern und Tamulen bewohnt werden. Zwischen der Europäerstadt und Pettah erhebt sich auf einer vorspringenden Spitze die von den Holländern erbaute grosse Citadelle.

Das übrige Colombo gleicht einem ausgedehnten tropischen Parke, in welchem sich hübsche Bungalows und Hütten der Eingeborenen an endlosen Strassen und Alleen verstreut finden. Den Reiz dieser von üppiger Vegetation durchzogenen Stadttheile erhöhen in besonderem Masse die zahlreichen in denselben liegenden Teiche. Der fashionabelste Theil dieser Parkstadt ist der Cinnamon Garden, der seinen Namen von den vielen Zimmtbäumen hat, die daselbst angepflanzt sind. In der Nähe liegt ein kleiner See, der den Eingeborenen zur Vornahme ihrer religiösen Waschungen dient und früher eine mit dem Ocean verbundene Lagune war. Vor wenigen Jahren erweiterte sich aber die sandige Landzunge, welche die Grenze seewärts bildete, und machte hiedurch die Lagune zu einem kleinen Binnensee.

Das Museum Colombos ist zwar bescheidenen Umfanges, bietet aber doch so manches Sehenswerthe. Hiezu gehören in erster Linie die sorgfältigen und interessanten Sammlungen ethnographischer und historischer Gegenstände, die theils Ceylon, theils den Malediven entstammen. Ferners ist hier noch eine ausgedehnte Zusammenstellung der Perlmuscheln bezüglich ihres Wachsthums, sowie auch eine Nachbildung des Daladâ, des Zahnes Buddhas, der als grosses Heiligthum der Buddhisten im Tempel von Kandy, der einstigen Hauptstadt Ceylons, aufbewahrt wird.

Die Bevölkerung Colombos beträgt fast 112.000 Seelen, die sich in zahlreiche Volksstämme, Rassen und Mischlingsrassen scheiden. So finden sich ausser den Europäern noch vertreten: Singhalesen, Parsen, Juden, Mauren, Malayen, Tamulen, Kaffern, ferners degenerirte Nachkommen der Portugiesen und Mischlinge von Engländern und Holländern und eingeborenen Frauen. Alle diese scheiden sich wieder nach ihren Glaubensbekenntnissen; die Singhalesen sind Buddhisten, die Tamulen Brahmanen und die Mischlinge zumeist Katholiken. Eine grosse Zahl protestantischer Bekenntnisse, speciell Wesleyaner, finden sich vertreten, selbst die Salvation Army hat hier Anhänger und Werber.

Am verbreitetsten ist der Buddhismus, der hier infolge seiner Toleranz viel von dem Dämonencultus der Ureinwohner der Insel in sich aufgenommen und sich hiedurch einigermassen verändert hat. Trotz der Grösse der buddhistischen Glaubensgemeinde Colombos ist deren Haupttempel ein nur kleines, niedriges Gebäude mit wenigen Bogengängen und nicht allzureicher Ornamentik, das äusserlich durchaus nicht imposant aussieht. Das Innere dieses Tempels ist

Colombo.

etwas bemerkenswerther. Die Wände sind mit den Bildern der 80 Jünger Buddhas geziert; dieser selbst ist in schlafender Stellung aus bemaltem Steine in dreifacher Lebensgrösse dargestellt. Ein Zugeständniss für jene Glaubensgenossen, die gerne mit dem Brahmaismus liebäugeln, ist der zur Seite des besonders heilig gehaltenen Buddha stehende, blau bemalte Wischnu. Ein zweites Tempelgemach enthält einen hockenden Buddha und ist gleich der Vorhalle mit wenig kunstvollen Wandmalereien bedeckt.

Die Masse der eingeborenen Bevölkerung besteht aus buddhistischen Singhalesen, einer den südindischen Stämmen verwandten Rasse mit malayischer Beimischung. Die Singhalesen sind zwar abergläubisch, doch immerhin intelligent; so können beispielsweise fast alle lesen und schreiben; ihre Tagesblätter haben eine grosse Verbreitung. Die meisten englischen classischen Theaterstücke sind bereits ins Singhalesische übersetzt und im Volkstheater in Colombo aufgeführt worden. Von den einstigen kriegerischen Neigungen der Singhalesen (der „Löwen", wie sie sich selbst nannten) ist bei diesem nunmehr friedfertigsten Volke der Erde nichts zurückgeblieben, als die in der Ramayana bewahrte Erinnerung an die heldenmüthige Eroberung Ceylons. Von den dazumal besiegten Ureinwohnern, den Yakos, dürften die im Südosten der Insel wohnenden Veddas abstammen, doch sind auch diese dermalen schon im Aussterben begriffen.

Seit einigen Jahren beherbergt Colombo eine historisch interessante Persönlichkeit, Arabi Pascha, der, hieher verbannt, eine englische Pension von 12.000 Gulden verzehrt.

Eine Plage Colombos sind für jeden Reisenden die dortigen Hausierer, die ihre Waaren, von allen Gattungen Edelsteinen an bis zu Zündhölzchen, in möglichst zudringlicher, lästiger Weise anzubringen trachten und daher nur schwer vom Leibe zu halten sind.

Colombo besitzt grossartige Wasserwerke, die mit hohen Kosten errichtet wurden und das Trinkwasser von Gebirgsquellen dreissig englische Meilen weit herleiten.

Der Personentransport innerhalb der ausgedehnten Stadt geschieht mit Dschinrikshas, die seit 1884 hier eingeführt sind, und mit Miethwägen. Pferdebahnen sind projectirt.

Seinerzeit eine Rhede, auf der die Schiffe im Südwestmonsun sehr schlecht und unsicher lagen, hat Colombo durch den Bau eines langen, fast nordsüdlich verlaufenden Wellenbrechers einen geräumigen und im Allgemeinen auch gut geschützten Hafen erhalten. Der letztere

ist jedoch gegen Norden zu noch offen, sodass der häufig aus dieser Richtung wehende Nordostmonsun die im Hafen liegenden Schiffe bedeutendem Seegange aussetzt. Diesem Uebelstande wird durch einen zweiten, derzeit auch schon projectirten, ostwestlich verlaufenden Wellenbrecher abgeholfen werden. Im Hafen selbst können 24 Dampfer bequem vertäut werden.

Der Schiffahrt bietet Colombo alle nöthigen Ressourcen; Kohle und Wasser sind in ausreichender Menge zu haben, Havarien werden in dem grossen Maschinenetablissement John Walter and Co. tadellos ausgebessert. Colombo ist mit dem im Inneren der Insel gelegenen Kandy und mit den südlichen Küstenplätzen durch Eisenbahnen verbunden.

Der Herzog von Buckingham, Gouverneur von Madras, machte dem Gouverneur von Ceylon, Sir William Gregory, einen Vorschlag, dessen Realisirung Colombo zu einem der wichtigsten Handelsplätze der Erde erheben würde. Es solle nämlich für Ceylon durch Ueberbrückung der Palk-Strasse, die nur für Schiffe von weniger als 4·5 *m* Tiefgang fahrbar ist, ein Anschluss an das südindische Eisenbahnnetz geschaffen werden.

Angrenzend an den Hafen haben sich an der Küste unter dem Einflusse der Strömungen und der Monsune Lagunen und kleine Seen gebildet, die von den Holländern, diesen Meistern im Wasserbau, durch Canäle verbunden wurden und für den Verkehr zwischen den Militär- und Handelsstationen dienten. Auch noch heutzutage finden dieselben Verwerthung für die Zwecke des localen Handels.

Seit der Eröffnung des Suezcanales hat Colombo als Hafenplatz grosse Bedeutung erlangt, da hier für die nach Ostasien und Australien verkehrenden Dampfer eine Kohlenstation geschaffen wurde. Anfangs machte wohl Point de Galle, der zweitgrösste Hafen Ceylons, Colombo eine starke Concurrenz, indess ging letzteres aus diesem Wettstreite als Sieger hervor, so dass heute ein gutes Drittheil aller den Suezcanal passirenden Dampfschiffe in Colombo anlegt. Demzufolge ist auch der Kohlenumsatz ein stetig steigender; im Jahre 1888 erreichte die Einfuhr an Kohlen in Colombo 232.052 *T*, in Point de Galle 52.412 *T* und stieg 1889 in Colombo auf 250.338 *T*, in Point de Galle auf 70.677 *T*. Durch den wachsenden Hafenverkehr hebt sich Colombo mehr und mehr.

Leider fehlen uns für den speciellen Handelsverkehr von Colombo und Point de Galle statistische Aufzeichnungen, wir müssen uns daher darauf beschränken, den Gesammthandel Ceylons einer Besprechung zu unterziehen. Die Bedeutung der beiden in Frage kommenden Hafenplätze erhellt übrigens aus der Angabe, dass 1889 die Gesammteinfuhr der Westprovinz (Colombo) auf 52,533.481 Rup., die der Südprovinz (Galle) auf 5,338.469 Rup., die Gesammtausfuhr der Westprovinz auf 42,774.315 Rup., die der Südprovinz auf 1,507.014 Rup. sich belief.

Der Gesammthandel Ceylons einschliesslich der Edelmetalle betrug im Kalenderjahre 1889 laut Regierungsangaben: in der Einfuhr 60,695.136 Rup., in der Ausfuhr 46,924.505 Rup., zusammen 107,619.614 Rup.; dagegen im Jahre 1888 97,908.123 Rup., 1887 83,889.572 Rup., 1886 76,434.385 Rup., 1885 74,633.444 Rup., 1884 76,992.639 Rup. Wie aus vorstehenden Ziffern hervorgeht, hat der Handel Ceylons in den letzten fünf Jahren eine wesentliche Steigerung erfahren und im letzten Jahre sogar das Totale des Jahres 1880 (97,813.458 Rup.), des stärksten im letzten Decennium, um ein Bedeutendes übertroffen.

An diesem Verkehre Ceylons participirten im Jahre 1889 Grossbritannien mit 30,420.509 Rup., also nahezu 50% in der Ausfuhr und mit 18,088.809 Rup. in der Einfuhr Ceylons. Die britischen Colonien absorbirten 8,584.345 Rup. der Ausfuhr und 38,197.954 Rup., circa 63%, der Einfuhr.

Die nächstwichtige Rolle, allerdings nur in der Ausfuhr Ceylons, spielt Amerika mit 4,517.570 Rup.; Deutschland und Oesterreich-Ungarn betheiligen sich an diesem Handel in der Aus- und Einfuhr mit je ungefähr einer, Frankreich mit einer halben Million Rupien.

Den grössten Werth in der Einfuhr repräsentiren die beinahe ausschliesslich aus England kommenden Baumwollwaaren geringerer Qualität. Die Einfuhr derselben belief sich

1889	auf	1,879.933	Stück	und	1782	Ballen,	zusammen	im	Werthe	von 316.916 £,
1888	„	2,394.232	„	„	1314	„	„	„	„	„ 350.829 „
1887	„	2,090.111	„	„	1970	„	„	„	„	„ 326 689 „
1886	„	2,216.591	„	„	807	„	„	„	„	„ 325.459 „

Ueberdiess wurden 1889 622 Cwts. Baumwollgarne im Werthe von 11.429 £ eingeführt.

Der Werth der im Jahre 1889 importirten Werkzeuge und Messerschmiedwaaren belief sich auf 19.901 £ gegen 24.226 £ im Vorjahre.

An Kurz- und Putzwaaren importirte Ceylon während der letzten drei Jahre:

1889	4225	Colli	und	14.131 Stück	im Werthe von 59.600 £
1888	3029	„	„	43.184 „	„ „ 68.019 „
1887	4234	„	„	114.145 „	„ „ 58.019 „

Trotz der ausserordentlichen Fruchtbarkeit und Productionskraft Ceylons spielt der Import von Bodenproducten eine grosse Rolle. In erster Linie ist Reis zu nennen, für welchen Ceylon einen bedeutenden Abnehmer bildet. Die Einfuhr von Reis hat während der letzten zwei Jahre gegen die ersten Jahre des Decenniums jährlich rund um 1 Million Bushels (1 Bushel = 36.349 *l*) zugenommen. Es mag dies darauf zurückzuführen sein, dass seit dem Niedergang des Kaffeeanbaues auf der Insel Ende der siebziger Jahre die Zahl der Kulis auf den Plantagen sich verminderte und erst mit der wachsenden Theecultur durch die Einwanderung vorderindischer Kulis wieder zunahm.

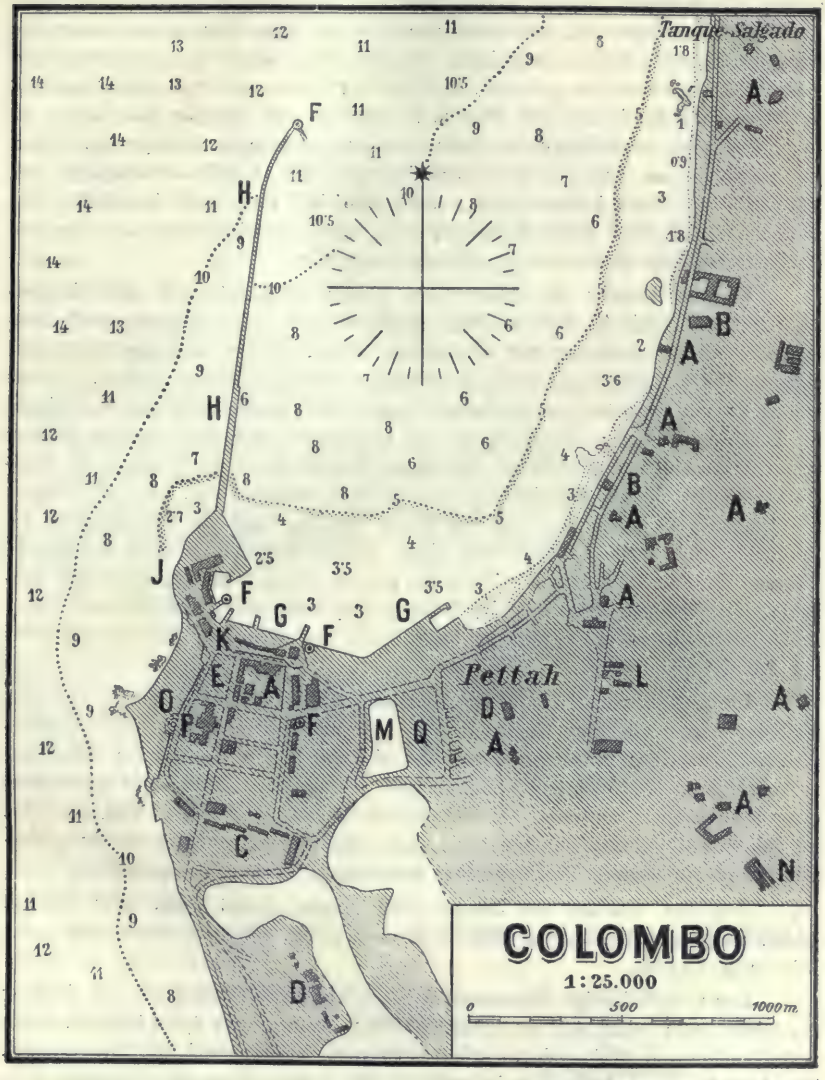
Den Reisimport der letzten fünf Jahre veranschaulicht folgende Tabelle. Derselbe belief sich

1889	auf	6,677.923	Bushels	im Werthe	von 1,492.100 £
1888	„	6,744.145	„	„	„ 1,552.557 „
1887	„	5,870.632	„	„	„ 1,351.468 „
1886	„	5,567.100	„	„	„ 1,356.980 „
1885	„	5,734.130	„	„	„ 1,397.694 „

Neben Reis importirte Ceylon im Jahre 1889 951.168 Bush. Paddy im Werthe von 98.089 £ und für 109.520 £ andere Körnerfrüchte.

Einen nicht unbedeutenden Einfuhrartikel bildet Poonac, eine Art Kokosnuss-Oelkuchen, wovon im Jahre 1889 167.268 Cwts. im Werthe von 45.999 £ importirt wurden.

Colombo (Sonden in Metern).



A Kirchen, B Hindu-Tempel, C Militär-Baraken, D Spital, E Esplanade, F Leuchtfeuer, G Anlegeplatz für Boote, H Wellenbrecher, J Batterie, K Zeitsignalstation, L Gasanstalt, M Teich, N Eisenbahnstation, O Thurm, P Residenz des Gouverneurs, Q Ballspielplatz.

An gesalzenen und getrockneten Fischen importirte Ceylon im selben Jahre 154.771 Cwts. im Werthe von 106.406 £

Zum Schlusse sei noch der Import lebender Thiere erwähnt, der sich im Jahre 1889 auf 53.848 Stück im Werthe von 29.314 £ belief.

Die Ausfuhr Ceylons besteht beinahe ausschliesslich aus den reichen Erträgnissen der tropischen Bodenproduction. Früher wurde vorherrschend Kaffee gepflanzt; aber nach der in den siebziger Jahren auftretenden Kaffeekrankheit erfuhr die Kaffeecultur eine rasche Abnahme, heute bildet Thee das wichtigste Ausfuhrproduct der Insel. Es dürfte von Interesse sein, den enorm raschen Aufschwung dieser Cultur zu beleuchten. Im Jahre 1869 wurde als erster Ersatz für Kaffee versuchsweise Thee gepflanzt. Im Jahre 1877 betrug die Theeausfuhr 2015 Pfd., im Jahre 1882 bereits 697.268 Pfd. und nahm in den späteren Jahren, wie aus folgenden Zahlen ersichtlich ist, einen geradezu grossartigen Aufschwung. So exportirte Ceylon an Thee im Jahre 1883 1,656.423 Pfd. (1 Pfd. = 0·4536 *kg*), 1884 2,393.023 Pfd., 1885 4,373.754 Pfd., 1886 7,851.562 Pfd., 1887 13,824.701 Pfd., 1888 23,820.724 Pfd., 1889 34,346.432 Pfd., 1890 46,901.554 Pfd. und für 1891 erwartet man eine Ernte von 53—55 Millionen Pfund.

Von der Ausfuhr des Jahres 1890 gingen 43,756.912 Pfd. nach London, 2,559.901 Pfd. nach Australien. Man ersieht daraus, dass England den beinahe ausschliesslichen Abnehmer für Ceylonthee bildet, dessen kräftiger Geschmack dort besonders gewürdigt wird; in Australien steht die Sache ähnlich. Es hat jedoch die „Ceylon Planters Association" unter den Theepflanzern eine Vereinigung ins Leben gerufen, um den Vertrieb von Ceylonthee auch nach anderen Ländern ausser England zu unterstützen. Zu diesem Behufe wurde in Colombo ein Theemarkt etablirt, dessen Entwicklung der Umstand entgegensteht, dass die Pflanzer von England aus Vorschüsse auf die Ernte erhalten und zur Consignation des Productes nach London verpflichtet sind. Daher kamen denn auch in Colombo während der letzten Jahre nur 14% des ganzen verschifften Quantums zum Verkaufe. Die Ueberschwemmung des Marktes mit Thee hat natürlich auch dessen Preis gedrückt, so dass jetzt der beste Thee, loco Colombo, mit 66—70 Cents per Pfund verkauft wird.

Die Ausfuhr von Kaffee, der einstmaligen Lebenspflanze Ceylons, hat während der letzten 15 Jahre eine stete Verminderung erfahren, die, wie schon angedeutet, auf das Auftreten einer die Kaffeestaude vernichtenden Krankheit zurückzuführen ist. Während das Jahr 1877 die stärkste Kaffeausfuhr mit nahezu einer Million Cwts. aufweist, fiel dieselbe im Jahre 1882 schon auf 450.000 Cwts., im Jahre 1885 auf 210.000 Cwts. und sank 1890 auf 86.000 Cwts. herab; gleichzeitig wird ein weiterer Rückgang der Kaffeecultur in Aussicht gestellt.

Von der Ausfuhr des Jahres 1890 gingen 56.837 Cwts. nach London, 13.087 Cwts. nach Australien, 8038 Cwts. nach Triest, 445 Cwts. nach Indien, der Rest nach Amerika.

Der nächstwichtige Exportartikel ist Cinchona (Chinarinde). Die Ausfuhr des Jahres 1890 belief sich auf 8,728.836 Pfd.; davon gingen 8,003.452 Pfd. allein nach London, der Rest nach Amerika, Antwerpen, Venedig und den Niederlanden. Die Ausfuhr dieses Artikels weist während der letzten Jahre eine constante Verminderung au. Sie belief sich 1886 auf 14,838.402 Pfd., 1887 auf 12,599.847 Pfd. und sank 1889 schon auf 9,283.729 Pfd. Der Grund liegt in den abnorm niedrigen

Preisen der Rinde, welche keine Veranlassung zu neuen Anpflanzungen bieten und eine gewisse Vernachlässigung der Pflege des Artikels im Gefolge haben.

Ziemlich lebhaft gestaltet sich die Ausfuhr von Zimmt. Solange die Insel den Holländern gehörte, wurde hier der Zimmtbaum ähnlich monopolisiert gepflegt, wie auf den Mollukken der Nelkenbaum Wer einen Zweig abriss, verlor die rechte Hand! Unter den Engländern wurde die Zimmtcultur freigegeben; der Geschmack der Europäer hat sich seither einigermassen vom Zimmt abgewendet. Die Exportmenge des Jahres 1889 mit 2,010.096 Pfd. im Werthe von 88.093 £, welche die letzten vorhergegangenen Jahre übertraf, sank 1890 auf 1,894.514 Pfd. herab. Ausserdem gelangten 1889 562.543 Pfd., 1890 441.447 Pfd. Zimmtabfälle zur Ausfuhr.

Ein bedeutender Exportartikel ist ferner Kokosnussöl. 1890 wurden 362.690 Cwts., 1889 356.576 Cwts. im Werthe von 325.057 £ ausgeführt.

Dagegen hat die Ausfuhr von Koprah im Allgemeinen abgenommen, weil die Oelfabriken von Ceylon den europäischen kaum nachstehen. Nur wenn die Fracht nach Europa sich sehr niedrig stellt, wie dies im Verlaufe des Sommers 1890 der Fall war, erreicht die Ausfuhr eine grössere Höhe, so 1890 129.502 Cwts. gegen 38.384 Cwts. im Jahre 1889.

Hervorzuheben wäre ferner noch die Ausfuhr von Kokosfasergarn, welche 1890 75.030 Cwts., und die von Coirfaser, die 35.967 Cwts. erreichte.

Die Zahl der Kokosbäume auf der Insel wird auf 30 Millionen geschätzt, welche an 700 Millionen Nüsse produciren.

Arecanüsse werden gleichfalls in erheblichen Mengen ausgeführt, so im Jahre 1889 120.602 Cwts. im Werthe von 72.701 £.

Mit der Zunahme des Anbaues von Tabak auf der Insel erhöht sich auch die Ausfuhr dieser Pflanze. Dieselbe erreichte 1889 52.392 Cwts. im Werthe von 81.905 £.

Von Bedeutung für den Export Ceylons ist auch Graphit. Das Jahr 1890 weist eine Ausfuhrsmenge auf, welche die des vorhergehenden um mehr als das Doppelte übersteigt. Dieselbe belief sich auf 486.138 Cwts. und repräsentirte einen Werth von 334.220 £. Der Graphit von Ceylon wird seiner Feinheit und Reinheit wegen sogar dem sibirischen Graphit vorgezogen.

Den Schluss der Exportliste bildet Ebenholz, dessen Ausfuhr sich während der letzten Jahre wesentlich verringerte. Im Jahre 1886 wurden 23.951 Cwts. 1889 nur 3572 Cwts., 1890 9373 Cwts. ausgeführt.

Der Schiffsverkehr Colombos ist, wie schon erwähnt, deshalb ein so reger, weil die meisten nach Ostasien und Australien verkehrenden Dampfer hier Kohlen einnehmen.

Der Gesammtverkehr der einlaufenden Schiffe im Hafen von Colombo betrug im Jahre 1890:

1501	europäische Dampfschiffe	von	2,677.251 *T*
27	„ Segelschiffe	„	34.701 „
867	Schiffe der Eingeborenen	„	81.077 „
zusammen 2395	Schiffe	von	2,793.029 *T*
1889 2443	„	„	2,613.364 „
1888 2311	„	„	2,514.959 „

Von europäischen Nationen waren an diesem Verkehre 1890 betheiligt:

	Dampfer	Tons		Dampfer	Tons
Grossbritannien	1166	2,055.853	Spanien	20	44.587
Deutschland	98	208.098	Russland	14	29.319
Frankreich	90	181.340	Norwegen	13	13.679
Niederlande	53	70.869	Italien	1	347
Oesterreich-Ungarn	41	64.678			

In Colombo laufen an die Dampfer des Norddeutschen Lloyd, der Peninsular and Oriental Steam Navigation Cy., der British-India Steam Navigation Cy.,

Point de Galle.

der Messageries maritimes und des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd, welche Zweiglinien von Colombo nach Calcutta unterhalten, der Hamburg—Calcutta-Linie und der Bremer Gesellschaft Hansa, der Deutsch-Australischen Dampfschiffsgesellschaft Hamburg, der Navigazione Generale Italiana, der Orient Pacific Steam Navigation Cy. (nach Australien).

Die Bedeutung von Colombo für den Handel der Insel kam so recht erst durch die nach dem Innern gebauten Bahnen zur Geltung. So wurden im Jahre 1867 Kandy, 1874 Nawalapityia und 1885 Nanuoya mit Colombo verbunden. Die Bahn von Colombo nach Point de Galle geht ihrer Vollendung entgegen.

Ceylon ist mit Paumben in Vorderindien telegraphisch durch ein Kabel verbunden.

In Colombo unterhalten Consulate: Belgien, Deutsches Reich, Frankreich, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, Spanien, Türkei, Vereinigte Staaten von Amerika.

* * *

Südöstlich von Colombo, am südlichen Ende der Westküste Ceylons, liegt Point de Galle in ungesunder Lage und an einer wenig geschützten Rhede, welche die Regierung, wie es scheint, absichtlich nicht verbessert, um den ganzen Handel nach Colombo zu ziehen, wie denn überhaupt Colombo vielfach durch das Machtwort der Regierung den Handel von Point de Galle in die Hände bekommen hat.

Die Geschichte von Point de Galle greift weit zurück, beinahe in die sagenhafte Zeit. Hier trafen sich die Völker des südöstlichen Asiens mit den Arabern, welche deren Waaren, meist Gewürze, wohlriechende Essenzen und feine Gewebe, durch Vermittlung der Griechen und Römer, später durch die Venetianer nach Europa verhandelten.

Die Ansicht der Stadt von der Seeseite aus ist wegen der halb europäischen, halb orientalischen Bauart derselben zwar in jeder Beziehung malerisch, doch bemerkt man sofort nach dem Betreten des Landes den allgemeinen Rückgang, welchem Point de Galle verfallen ist. Früher Knotenpunkt der wichtigsten Dampferlinien, musste es diese Stelle dem aufstrebenden Colombo überlassen und sich damit begnügen, zur Zeit des winterlichen Nordostmonsuns, also wenn der Hafen von Colombo weniger günstig ist, Anklänge an seine frühere rege Handelsthätigkeit in der vorübergehenden Ausfuhr der Landesproducte wiederzufinden. Doch auch dieser letzte Rest eines einst blühend gewesenen Handels wird schwinden, wenn in absehbarer Zeit der noch fehlende Schutz des Hafens von Colombo hergestellt sein wird. Die Einfuhr von Point de Galle besteht ohnehin schon seit längerer Zeit nur mehr aus Steinkohlen und Eisenreifen für Waarenballen.

Bombay.

Die einzige hervorragende Seehandelsstadt an der Westküste des Dekhan ist Bombay (auf der gleichnamigen Insel), das im XVI. Jahrhunderte eine kleine, unbedeutende Colonie war, seither aber — speciell seit der Eröffnung des Suezcanales — der für Europa wichtigste Handelsplatz Indiens geworden ist, über den der Personen- und Waarenverkehr des grossen indischen Kaiserreiches geleitet wird.

Der Name der Stadt soll nach Einigen vom portugiesischen Bom Bahia (gute Bucht) herstammen, andere leiten seine Entstehung von der benachbarten kleinen Insel Mumbaï ab, die nach der Göttin Mumba benannt worden ist.

Bombay wurde von dem auf der wegen ihrer uralten kolossalen Höhlentempel berühmten, nördlich von Bombay gelegenen Insel Salsette herrschenden Sultan Baliadur, König von Gujarat, im Jahre 1530 den Portugiesen abgetreten, welche wegen der schönen und geschützten Lage der Bucht daselbst Factoreien und ein Fort errichteten. 1661 noch eine kleine und unansehnliche Ansiedlung von kaum 10.000 Einwohnern, ging Bombay als ein Theil der Mitgift der Infantin Katharina von Portugal bei ihrer Vermählung mit Karl II. von England an die englische Krone über. Die letztere wusste den Werth der neuen Colonie, die mehr kostete, als sie eintrug, nicht gebührend zu schätzen, weshalb Bombay schon 1668 der Ostindischen Compagnie gegen einen Pachtschilling von 10 £ jährlich übergeben wurde.

Die Ostindische Compagnie ergriff sofort die richtigen Massregeln, um Bombay jenen Platz im Handelsverkehre sicher zu stellen, welcher dem Hafen wegen seiner Vorzüge für die Schiffahrt in dem an guten Häfen armen Ostindien gebührt. Das Fort wurde vergrössert und verstärkt, der Bau einer regelmässigen Stadt in Angriff genommen, neue sich ansiedelnde Colonisten blieben durch fünf Jahre von allen Zöllen enthoben, vollkommene Religionsfreiheit wurde gewährt, die Baumwoll- und Seidenweberei kräftigst unterstützt und der Hafen mit den nöthigen Anlagen versehen.

Dennoch erscheint der rasche Menschenzuzug nach Bombay während der ersten Entwicklungszeit einigermassen befremdend, wenn man bedenkt, dass dazumal in Bombay zahlreiche epidemische Krankheiten mit einem erschreckend hohen Percentsatze letaler Ausgänge auftraten. Andererseits war aber der Besitz der Insel Bombay für die Ostindische Compagnie besonders werthvoll, weil diese Insel durch

ihre abgeschlossene Lage von den langwierigen Kriegen jener Zeit wenig in Mitleidenschaft gezogen wurde. Aus diesem Grunde wurde auch 1686 der Sitz der westlichen indischen Gouvernements von dem damals grösseren Surate (Surat) nach Bombay verlegt, was die Entwicklung der Stadt Bombay, wo noch im selben Jahre ein Postamt und eine Münze errichtet wurden, wesentlich förderte.

Im Laufe des nächsten Jahrhunderts wechselten Surate und Bombay die Rollen; in jenem Masse, als ersteres, das einstige „Thor von Mekka" mit 800.000 Einwohnern, mehr und mehr zurückging und einem langsamen, aber stetigen Verfalle anheimfiel, stieg gleichzeitig die Bedeutung Bombays, das durch den Fall der Mahraten-Dynastie und die Besetzung ihrer immensen Ländereien durch die Ostindische Compagnie zu einer imposanten Machtstellung gelangte die es in der Folge auch nicht mehr verlor.

Der amerikanische Secessionskrieg brachte durch den gesteigerten Baumwollexport Indiens der Stadt Bombay einen enormen Gewinn, der aber infolge des Speculationsfiebers, das alle Schichten der Bewohner Bombays ergriffen hatte, einen unausbleiblichen schweren Rückschlag eintreten machte. Die Aufzählung aller Banken, Institute und Gesellschaften, die bei diesem Anlasse fallit wurden, füllt mehrere Seiten einer bezüglichen Chronik. Immerhin hatten aber Stadt und Hafen von dem zugeströmten Gelde bereits grossen Nutzen gezogen. Verschönerungen, Neubauten und eine Reihe sanitärer Verbesserungen erinnern noch heute an jene Periode. So ist, allerdings auch durch consequente Fortsetzung der zweckmässigen Vorkehrungen, Bombay nunmehr eine der gesündesten Städte Indiens geworden. Hiezu trägt besonders die grossartige Wasserleitung bei, die auf der bereits erwähnten Insel Salsette das Wasser eines Flüsschens in einem künstlichen See sammelt und von da nach Bombay führt.

Oestlich von der Stadt liegt der Hafen, von welchem aus betrachtet die Insel einen malerischen Anblick bietet. In ihrem südlichsten Theile verläuft sie in zwei Landzungen, zwischen welchen die südlich und westlich von der Stadt gelegene Back Bay eine weite, jedoch seichte Bucht bildet.

Die westliche Landzunge trägt den Namen Malabar Hill und ist dicht mit Bungalows (Villeggiaturen) bedeckt, zu denen gute Wege durch schattige Palmengehölze führen. Die Hauptstrasse, die in zahlreichen Windungen auf den Bergesrücken und von da an das westliche Meeresufer führt, ist reich an herrlichen Ausblicken auf Stadt und Hafen. Diese ländliche Niederlassung von leicht und luftig aus Holz erbauten Häuschen auf Malabar Hill, der noch vor dreissig Jahren nur zwei Bungalows trug, hat aber trotz der kurzen Zeit ihres Bestehens ihren eigentlichen Werth verloren, weil der Hügel seither schon zu dicht bevölkert und bebaut worden ist. Die Bun-

galows selbst sind einstöckig erbaut oder bestehen auch nur aus einem Erdgeschoss und bieten bei manchmal ganz unansehnlichem Aeusseren, das allerdings unter Bananen, Palmen und Tamarinden fast ganz verschwindet, in ihrem Inneren nahezu ausnahmslos ein Schatzkästchen von Luxus und Comfort. Mitten in dieser Idylle, an der Südspitze des Malabar Hill, steht eine mächtige, hochmoderne Batterie.

Die Uebervölkerung des Malabar Hill führte zur Wahl anderweitiger Landaufenthaltsorte. So liegt auf der Insel Salsette die Ortschaft Tannah (Thana), welche einst eine Königsresidenz und blühende Handelsstadt war, von der bereits Albironi (1030) und Marco Polo sprachen, und wo jetzt ebenfalls ein Villenvorort Bombays entstanden ist. Etwas entfernter, doch in wenigen Stunden zu erreichen, liegt in 749 *m* Seehöhe Matheran, welches allgemein „das Sanatorium" genannt wird und sich durch gesunde Luft und schöne Wälder auszeichnet.

In der Mitte des Malabar Hill liegen das heilige Dorf der Hindus, Walkeshwar, und die Thürme des Schweigens. Der Haupttempel von Walkeshwar ist zwar ein unbedeutendes Gebäude, doch reich an Kostbarkeiten. Die Legende erzählt, dass hier Rama eine Nacht zubrachte, als er von Audh nach Ceylon reiste, um seine von Ravana entführte Gattin Sita wieder zu holen. Neben dem Tempel liegt ein schöner, geheiligter Teich, Vana Tirtha (Pfeilteich), der mit Stufen zum Hinabsteigen versehen ist. Rama hatte hier Durst und fand kein Wasser; als er nun einen Pfeil in die Erde schleuderte, entstand an dieser Stelle der Weiher, der jetzt von schattigen Bäumen und zierlichen Pagoden umgeben ist.

Die Thürme des Schweigens bilden den Leichenbestattungsort der Parsen; sie liegen in einem grossen, duftenden Blumengarten auf der höchsten Stelle des Hügels. Es sind dies fünf etwa 6 *m* hohe kreisrunde Thürme ohne Dach, die innen eine trichterartige Plattform und in ihrer Mitte einen Schacht besitzen. Die Plattform ist in drei ringförmige Abtheilungen getheilt, welche radiale Ausnehmungen zur Beisetzung der Leichen besitzen. Die äusserste Abtheilung ist für die Leichen von Männern, die mittlere für jene von Frauen und die innerste für jene von Kindern bestimmt. Wenige Stunden, nachdem ein Leichnam ausgesetzt wird, ist derselbe von den zahlreichen Aasgeiern schon bis auf die Knochen vollständig aufgezehrt; einige Tage später werden die Knochen in den Schacht gebracht. Letzterer ist durch einen Canal mit der See in Verbindung, andererseits aber von

derselben durch einen eingeschalteten Filter von Sand und Holzkohle getrennt, damit wohl das Regenwasser, aber kein Partikelchen der Leichname das Meer erreichen könne. Seit Anlage des Villenviertels auf Malabar Hill wurden seitens der Gemeindeverwaltung von Bombay zahlreiche Versuche angestellt, die Parsen zur Verlegung ihres Bestattungsplatzes zu bewegen, doch konnte dies bis jetzt nicht erreicht werden. Immerhin gab dies der englischen Regierung neuerdings Gelegenheit, ihre grosse Toleranz in religiösen Angelegenheiten zu

Bombay. (Hafeneinfahrt.)

beweisen. Obschon man eine alte Wasserleitung, deren Reservoir in der Nähe dieser Thürme liegt, aufgeben musste, weil das Wasser des Reservoirs von den hier hausenden Aasgeiern verunreinigt wurde, vermied es die Regierung dennoch, ihre Zuflucht zu Gewaltmassregeln zu nehmen. Dadurch ist aber diese Wasserleitung, die vier Millionen Gulden gekostet und vortreffliches Quellwasser in grosser Menge geliefert hatte, vollständig nutzlos geworden.

Die Leichenverbrennungsstätten der Hindus befinden sich an der Back Bay. Sie bestehen aus einem länglichen Hofe und mehreren mit Bänken versehenen Warteräumen. In der Mitte des Hofes sind gabelartige Eisenständer, auf welche das Holz um einen Leichnam

so aufgeschichtet wird, dass derselbe ganz verdeckt ist. Der Holzstoss, der bei Reichen aus kostbaren Hölzern besteht, wird ohne irgend welche Ceremonien vom Sohn oder einem anderen männlichen Anverwandten angezündet und die übrig bleibende Asche mit den Knochenresten ein bis zwei Stunden nachher in das Meer geworfen, was bei einigen Secten unter Entfaltung einer gewissen Feierlichkeit geschieht.

Die langgestreckte östliche Landzunge trägt an ihrer südlichsten Spitze das auf 18° 53′ nördlicher Breite und 72° 48′ östlicher Länge gelegene Leuchthaus Brongs. Eine Seemeile von diesem liegt das alte Leuchthaus, an welches sich der durch seinen regen Handelsbetrieb hervorstechende Stadttheil Kolaba und in diesem zunächst eine Irrenanstalt, die Sternwarte und ein grosses Hospital anschliessen. In Kolaba befinden sich auch zahlreiche Baumwollpressen, in denen die Baumwolle zur Verschiffung bereitet wird, und der weltberühmte Baumwollmarkt Bombays. Westlich von Kolaba befinden sich mehrere Truppenbaracken und der Paradeplatz.

Der breiten Strasse nordwärts folgend, gelangt man zu der ausgedehnten Artilleriewerkstätte und zu mehreren Waarenhäusern, sodann zum Anlegeplatz Apollo Bunder, der gleichzeitig einen abendlichen Vergnügungsort bildet, wo häufig Musik spielt und sich die elegante Welt ein Rendez-vous im Freien gibt. Der Name dieses Anlegeplatzes, der officiell Wellington Pier heisst, ist keineswegs vom Sonnengotte der alten Griechen abgeleitet; er ist eine Verballhornung des Wortes „pallow“, das eine Fischgattung bezeichnet, oder vielleicht des Wortes „polo“, das der mundartliche Ausdruck für „Pálwa“ (Kriegsschiff) ist.

Nördlich des Apollo Bunder liegen die Regierungsdocks und das sogenannte Castle (Castell), das von der prächtigen Esplanade eingerahmt wird. Die Regierungsdocks bilden mit den dazugehörigen Werkstätten, unter die auch eine Maschinenfabrik zählt, ein vollständiges Arsenal, das insbesondere zur Zeit des Holzschiffbaues durch die ausgezeichnete Qualität der hier erbauten Schiffe zu einem vortrefflichen Rufe gelangt war und damals auch mehrere Linienschiffe, sowie andere grössere Kriegs- und Handelsschiffe geliefert hatte. Seit Beginn der Eisentechnik im Schiffbaue hat dieses Etablissement den Neubau von Schiffen aufgegeben und beschränkt sich jetzt nur mehr auf Reparaturarbeiten und den Bau von Hafenfahrzeugen.

Das Castle ist mit der Esplanade der Sitz der meisten Behörden und öffentlichen Institute. Am nördlichsten liegt das Telegraph Office, das in modern gothischem Style erbaut ist und eine schöne, mit

blauen Basaltsäulen geschmückte Façade besitzt; dann folgen, in venezianisch-gothischem Style erbaut, das Post Office mit drei weiten Hallen und das Public Works Office mit dem Eisenbahndepartement, ferner der Justizpalast (Law Courts), welcher ein in englischer Frühgothik mit grosser Pracht errichteter Palast ist, der die Räumlichkeiten mehrerer Gerichts- und Appellationshöfe enthält. Hieran reiht sich die Universitätsbibliothek mit einem angebauten Thurme, dem Raja Bai Tower, welcher das höchste Bauwerk Bombays ist und von einem reichen Parsen (Premchand Raichand) errichtet worden ist, um das Andenken seiner Mutter (Raja Bai) zu ehren. Auch der Regierungspalast, The Secretariate genannt, ist in venetianisch-gothischem Style erbaut; er ist mit weitläufigen Amts- und Wohnräumlichkeiten ausgestattet. Das am südlichen Ende dieses Complexes monumentaler Bauten liegende Gebäude ist das Sailor's Home, eine Art Invalidenhaus (Seemannshaus) für alte, erwerbsunfähige Seeleute. Der Grundstein dieses Hauses, zu dessen Bau der indische Fürst Khandé Rao Gackwad 200.000 Rupien beigesteuert hat, wurde durch den Herzog von Edinburgh gelegt. 20 Officiere und 58 Matrosen können eine sorgenfreie Unterkunft finden in dem Hause, dessen Ausstattung aber vielleicht zu luxuriös ausgefallen ist, denn aussen blaue Basaltfaçaden, reiche Verzierungen aus Porbandarstein und fast prunkvolle Einrichtungen im Inneren des Gebäudes passen doch nicht ganz für invalide Seeleute, die ein Leben voll Entbehrungen muthig und standhaft durchgekämpft haben.

Die beschriebenen Bauten sind von breiten Strassen durchkreuzt. Ausgedehnte Plätze mit Statuen und Parkanlagen verleihen mit der schönen Esplanade dem Castle das Gepräge eines schönen Stadtviertels, welches jeder europäischen Grossstadt zur Zierde gereichen könnte. Auch die Esplanade ist ein Zusammenkunftsort der eleganten Welt Bombays; der Gymkhana Club hat hier einen Platz für gymnastische und sportliche Uebungen (Skating Rink etc.). Den schönsten Schmuck der Esplanade bildet die Carraramarmorstatue der Königin Victoria, ein Geschenk Khanderao's, Guicowars von Baroda; sie ist eines der hervorragendsten und besten Kunstwerke des bekannten Bildhauers Noble.

Zu den sehenswerthen Gebäuden gehören auch die Münze, die Markthallen und das Stadthaus (Town Hall). Die jetzige Münze stammt aus dem Jahre 1825, wurde 1864 ansehnlich erweitert und ist von besonderer Leistungsfähigkeit. In derselben können täglich durchschnittlich 300.000 Rupien geprägt werden; es wurden aber

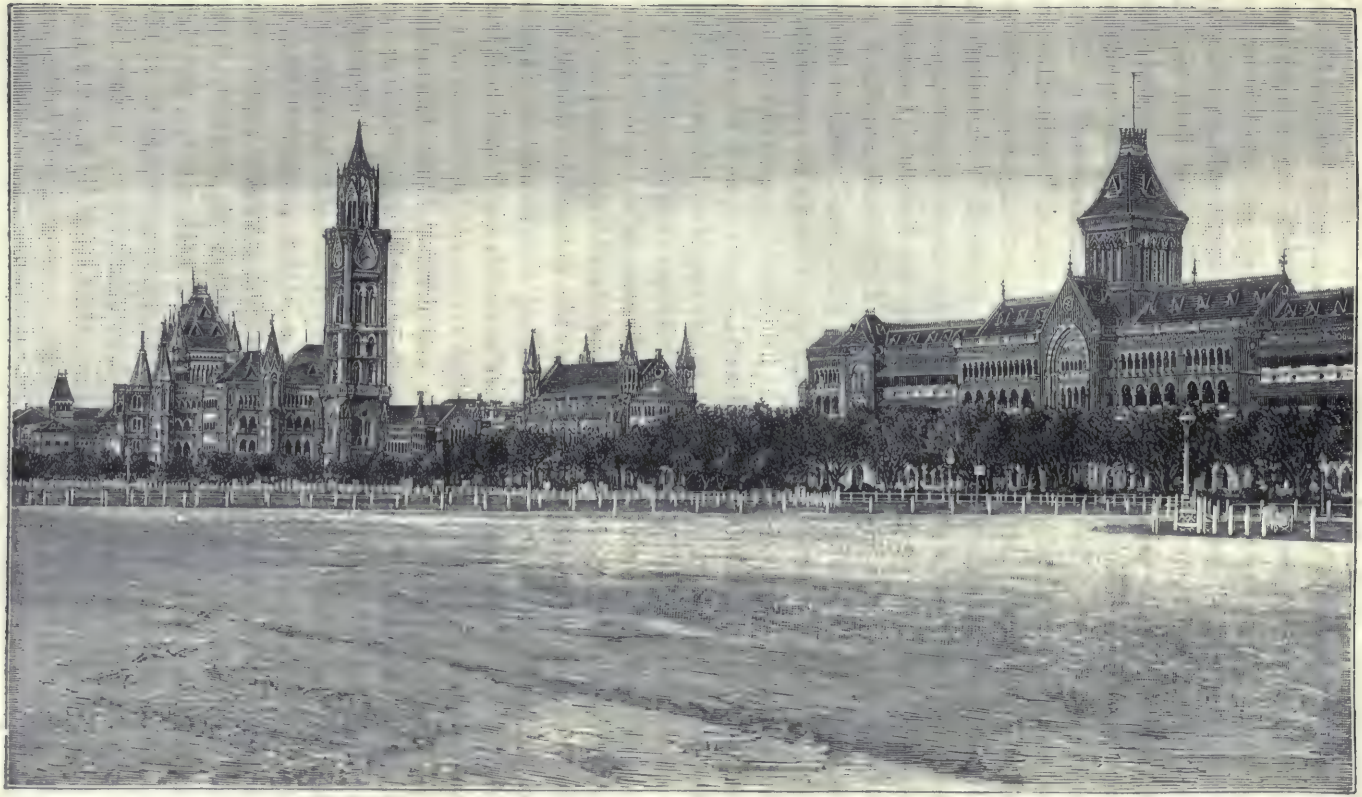
auch schon bis zu 700.000 Rupien innerhalb 24 Stunden hergestellt. Gold wird in Bombay nicht gemünzt. Die umfangreichen Markthallen — Crawford Market — zeichnen sich durch ihre architektonische Schönheit und durch musterhafte Reinlichkeit aus. Sie sind aus Granit, Eisen und Glas erbaut, im Centrum steigt eine prachtvolle Fontaine, ein Geschenk des Parsen Sir Kausji Jahângir Readymoney. Der rechte Flügel der Markthallen ist für Blumen und Früchte, der linke für Gemüse und Specereien bestimmt; nahe daran, doch getrennt, befinden sich Fleisch-, Fisch- und Geflügelmarkt. Das Stadthaus stammt aus dem Jahre 1820 und besitzt mehrere Denkmale, sowie historisch interessante Porträts.

Das jetzige Zollhaus ist das älteste Gebäude der Stadt. Zur Zeit der portugiesischen Herrschaft war hier die Kaserne der Garnison, die Ostindische Compagnie hatte das starke und widerstandsfähige Haus zur Unterbringung ihrer Civilbeamten benützt.

Der ältere Theil der Stadt, das Eingeborenen-Viertel (Black Town) liegt nordwestlich vom Castle und ist von diesem nur durch die breite Esplanade getrennt. Diese Black Town hat noch ihr ursprüngliches Aussehen: Platte Dächer, Gitterfenster, hölzerne Balkone, schmale, niedrige Thüren und weit vorspringende Veranden. Ihre Sehenswürdigkeiten bestehen aus den ausgestellten Waaren, die speciell in den zahlreichen Bazaren manches Interessante aufweisen. Man ist oftmals überrascht, selbst die Bewohner der ärmlichsten Hütten mit schwierigen und in ihrer Art fast kunstvollen Arbeiten beschäftigt zu sehen. Von solchen sind besonders schöne, aus massivem Holze ornamental geschnitzte Möbel und feine Gewebe hervorzuheben. Die Bevölkerung lebt hier ungemein zusammengedrängt; auf eine Person kommen nur 6·5 m^2, während beispielsweise im dichtestbevölkerten Theile von London 10·5 m^2 auf jede Person entfallen. Strassen von nicht ganz 2 m Breite sind hier nicht selten.

Von der Black Town durch die Great Indian Peninsular Railway getrennt, liegt auf einer in die See vorspringenden Spitze die Vorstadt Mazagon, wo sich grossartige Hafenbassins für die mächtigen Oceandampfer befinden. Der überaus rege und lebhafte Personen- und Waarenverkehr an dieser Stelle spiegelt hier das Leben einer modernen Seehandelsstadt in den buntesten Farben.

Bombay besitzt anglikanische, römisch-katholische und armenische Kirchen, eine Synagoge, zahlreiche Hindutempel und 89 Moscheen, doch ist der Zutritt zu den beiden letztgenannten Gattungen



Bombay.

von Gotteshäusern für Andersgläubige meist nur schwer zu erlangen. Die erste Stelle unter den christlichen Kirchen nimmt die Kathedrale St. Thomas ein, die im Castle gelegen ist. Im Jahre 1718 als Garnisonskirche erbaut, wurde sie 1833 zur Kathedrale erhoben, bei welcher Gelegenheit auch ein hoher Glockenthurm zugebaut wurde. Der Bauplan der Kathedrale ist ein sehr einfacher. Die Säulen sind annähernd in toskanischem Style gehalten, das Dach ist gewölbt, der ganze Bau aus wetterfestem Stein. Das Schiff dieser Kirche, die keine Galerie besitzt, ist durch eine grosse Anzahl von beachtenswerthen Monumenten und Gedenktafeln geziert. Von diesen sind hervorzuheben: Die Gedenktafel für den Gouverneur Duncan, der wegen seiner väterlichen Gesinnungen für die Eingeborenen allgemein hochverehrt war und von 1795 bis 1811 an der Spitze der Regierung von Bombay stand; die Gedenktafel für die Bemannung der Fregatte „Cleopatra" der Ostindischen Compagnie, die am 15. April 1847 an der Küste von Malabar zu Grunde ging; ferner die Tafel zum Andenken an den Oberst Campbell, der mit 3000 Mann die Festung Mangalúr durch einige Monate gegen Tippu Sahib heldenmüthig vertheidigte, obschon letzterer über 100.000 Mann zur Belagerung aufgeboten hatte. Endlich liegt in der Kathedrale auch ein Mann begraben, der weniger durch seine Verdienste als infolge eines anderen Umstandes in der Weltgeschichte eine Erinnerung gefunden hat, nämlich der Admiral Sir Frederic Maitland, dem Napoleon I. an Bord des „Bellerophon" seinen Degen übergab. Die Kathedrale ist die Episkopalkirche von Bombay, welches früher eine Dependenz des Bisthums von Calcutta war. Bombay ist auch Sitz eines römisch-katholischen Bischofs.

Trotz des grossen Reichthums und der fast luxuriösen Lebensweise der besitzenden Classen Bombays gibt es hier wenig Vergnügungsorte und Zerstreuungen. Der bereits erwähnte Gymkhana-Club, dem mehrere sportliche Vereine angehören, sorgt in erster Linie für körperliche Uebungen, die in den Tropen höchst vortheilhaft für die Gesundheit sind. Concerte in der Town Hall, zeitweise Vorstellungen in einem der fünf Theater der Stadt, endlich ein (jährlich einmal stattfindender) Ball des Gouverneurs und die Bälle des Byculla-Clubs bilden so ziemlich das ganze Vergnügungsprogramm Bombays. Die einzige, allerdings durch das ganze Jahr übliche Form geselliger Zusammenkünfte, die nicht in das vorstehend skizzirte Programm gehören, sind die beliebten Dinner Parties. Ausser dem Byculla- und dem Gymkhana-Club, von denen sich der erstere durch seine Grösse,

Eleganz und praktische Anlage besonders auszeichnet, bestehen noch zahlreiche andere gut eingerichtete Clubs, die allen erdenklichen Comfort bieten. Das Haus des Royal-Yacht-Club befindet sich in reizender Lage am Meeresstrande.

Einer der schönsten Punkte Bombays ist der Victoria Garden, der auch ein beliebter Erholungsort ist und mit einem Museum einen botanischen und einen Thiergarten verbindet. Das Museum befand sich ursprünglich im Fort, doch ist schon 1862 der Grundstein zum neuen Hause gelegt worden, das 1871 beendet wurde und in der Mitte seiner hübschen Front einen Glockenthurm trägt. Hier befindet sich auch eine schöne Statue des verstorbenen Prince Consort Albert, ein Meisterwerk des Bildhauers Noble. Der botanische Garten befindet sich im westlichen Theile der Anlage, die von kleinen Seen und zierlichen Brücken verschönert wird. Im östlichen Theile liegt ein Thiergarten und eine Menagerie, die sehenswerthe Raubthiere und Vögel enthält. Die Instandhaltung des Gartens kostet jährlich 10.000 Rupien. Der Glockenthurm des Museums verdankt gleich den meisten übrigen Kunstwerken der Stadt einer Schenkung seine Entstehung. Sir Albert Sassoon, der diesen Thurm erbauen liess, schenkte der Stadt überdies zur Erinnerung an den Besuch des Prinzen von Wales eine Reiterstatue desselben, die eine Viertelmillion Gulden gekostet hat.

Die Stadt wird ausser von Pferdebahnen auch von zwei Eisenbahnen durchzogen. Der Bahnhof der Bombay, Baroda and Central India Railway liegt in Kolabah, Stationen gibt es weiter nördlich in der Nähe des Watson Hotels (Church-gate Station), beim Byculah-Club, und im Westen beim Malabar Hill (Grant Road Station). Die Personenaufnahme der Great Indian Peninsular Railway geschieht im Stationsgebäude beim Bori Bunder.

Oestlich vom Hafen liegen die Inseln Cross, Butchers Id. und Elephanta. Letztere Insel, die von einer tropischen Vegetation dicht überzogen ist, besitzt einen berühmten Tempel, der in den Basaltberg eingehauen ist, ein Areal von etwa 160 m^2 bedeckt und 5 m hoch ist. Den schönsten Theil dieses unterirdischen Tempels, der reich an fratzenhaften Darstellungen brahmanischer Götzenbilder ist, bildet die Kolossalbüste der Trimurti, ein Kopf mit den Gesichtern von Brahma, Wischnu und Siwa.

Von den (1891) 846.000 Einwohnern Bombays sind nur etwa 10.000 Europäer und 50.000 Parsen, alle anderen sind Indier und Mischlinge. Letztere sind zumeist portugiesischen Ursprunges und unter der Bezeichnung Goamen bekannt. Der Religion nach scheidet

sich die Bevölkerung der Stadt in Hindus, welche sieben Zehntel der Gesammtzahl umfassen, in Mohammedaner, Parsen, Juden und Christen.

Die Verschiedenheit der in Bombay vertretenen Rassen, Nationalitäten und Confessionen ist geradezu ausserordentlich, wie das schon aus den verschiedenartigen Trachten und Sitten hervorgeht, die den Bazaren der Black Town ein fast kaleidoskopartiges Gepräge verleihen.

Unter den zahlreichen Hindustämmen sind die Banianen, Marwaris und Mahraten am häufigsten vertreten. Die Banianen sind von altersher die geschicktesten und thätigsten Kaufleute Indiens. Yule gibt in seinem Werke über Marco Polo's Reisen eine in Surate landläufige, treffende Charakteristik dieses Stammes: Man braucht drei Juden, um aus ihnen einen Chinesen zu machen, doch geben erst drei Chinesen einen Banianen. Die Marwaris beschäftigen sich hauptsächlich mit Geldgeschäften im Kleinen und sind oft arge Wucherer. Die Mahraten haben ihre kriegerischen Eigenschaften, die der britischen Regierung oft schwere Stunden bereitet hatten, wenigstens in Bombay heutzutage ganz abgestreift. Man findet sie häufig als Rechtsanwälte und als Beamte in zahlreichen Aemtern; bei geringerem Bildungsgrade sind sie häufig als Kutscher, Reitknechte u. s. f. bedienstet. Grundzug im Charakter aller Hindus ist eine gewisse Weichheit und Milde, die namentlich auch in dem Verkehre gegenüber der Thierwelt zu Tage tritt.

In Bombay besteht auch ein Thierspital, das Pinjra Pol, das fast gänzlich durch freiwillige Spenden der Banianen erhalten wird. In diesem Thierspital, das besser ein Asyl für alte und kranke Thiere zu nennen wäre, finden solche zwar keine thierärztliche Behandlung, doch bis zu ihrem Eingehen ein Gnadenbrot. Die jährlichen Kosten dieses Thierspitals belaufen sich auf 100.000 Rupien.

Ein interessanter und seiner Religion nach den Christen nahestehender Stamm sind die Parsen, die in der Bevölkerung Bombays eine angesehene und einflussreiche Stellung einnehmen. Die Regierung säumte daher auch nicht, in richtiger Würdigung dieser Thatsache, zu wiederholten Malen hervorragende Persönlichkeiten dieser Gemeinde auszuzeichnen und ihnen z. B. auch den Rittertitel zu verleihen. Ein grosser Theil des Handels von Bombay ist in den Händen der Parsen; so zählt man beispielsweise in dieser Stadt über 50 grosse parsische Handlungshäuser, während die unteren Classen nicht nur treffliche, sondern auch äusserst strebsame und rührige Handwerker abgeben. Die eigenthümliche, Andersgläubigen geradezu

pietätlos erscheinende Art ihrer Todtenbestattung wurde bereits bei der Beschreibung des Malabar Hill erwähnt; zu bemerken ist dazu noch, dass die Parsen, wenngleich in ihrem rein deistischen Cultus das Feuer eine wichtige Rolle spielt, dennoch keine Feueranbeter sind, wie oft, aber unrichtig behauptet wurde. In den letzten Jahren wurden in Bombay Institutionen gegründet, um das geistige Niveau des parsischen Priesterstandes zu heben, der insofern eine Kaste bildet, als nur der Sohn eines Priesters wieder Priester werden kann, doch keineswegs hiezu gezwungen ist. Bezeichnend ist auch, dass nicht weniger als 32 wohlthätige Anstalten Bombays durch Parsen — entweder von Einzelnen oder von Vereinigungen — ins Leben gerufen worden sind.

Unter den der Mehrzahl nach schiitischen Mohammedanern Bombays sind die hausierenden Bohras bemerkenswerth, die ungemein geduldig, doch leidenschaftliche Spieler sind. Seit Bombay das „Thor von Mekka", nämlich der Antrittsort der Pilgerfahrten zum Grabe des Propheten geworden ist, sammeln sich hier alljährlich im Winter die verschiedensten mohammedanischen Stämme und Secten Asiens.

Die Juden und die Mischlinge Bombays nehmen hier nur ganz untergeordnete Stellungen ein; das einzige jüdische Grosshandlungshaus Sassoon gelangte zu Ansehen und Reichthum und dessen Chef zum englischen Rittertitel.

Erfreulicherweise leben in Bombay alle Angehörigen der verschiedenartigsten Religionen und Rassen ruhig und friedlich neben- und durcheinander; die Erscheinung, dass bestimmte Stadtviertel ausschliesslich nur von einer oder der anderen Confession oder Nationalität bewohnt werden, findet sich in Bombay nicht.

Wenden wir nun unsere Aufmerksamkeit der Lebensader Bombay's, dem Hafen zu. Der Hafen von Bombay besitzt alle jene Ressourcen, die für die Schiffahrt nothwendig sind, in Hülle und Fülle; er ist geräumig und im Allgemeinen von ausreichender Tiefe. Während der Zeit des sommerlichen Südwestmonsuns ist das Laden und Löschen im Hafen manchmal erschwert oder auch unmöglich, weshalb seitens der Regierung eine Anzahl grösserer Bassins erbaut wurde, in welchen die Schiffe vortrefflich gesichert liegen. Die Aufsicht über diese Bassins ist dem Port Trust übergeben, einem Aufsichtscomité, das theils aus Mitgliedern, die vom Gouverneur ernannt werden, theils aus Vertretern der Handelskammern und des betheiligten Publicums zusammengesetzt ist.

Ausser den Regierungsdocks besitzt Bombay noch mehrere Privatdocks, wie z. B. das Sassoon- und das Elphistone-Dock, die Docks der Peninsular and Oriental Steam-Line etc.

Jedes Jahr bringt neue Bauten, Vergrösserungen und Verbesserungen, weil Bombay schon eine im rapiden Aufschwunge begriffene Seestadt ist. Wie schon angedeutet, begann ihre gute Zeit mit der Eröffnung des Suezcanals und mit dem Bau der indischen Bahnen, welche heute bereits auf 25.000 *km* sich erstrecken. Von Bombay ist heute Europa in 16, von Calcutta aber in 24 Tagen zu erreichen, während früher bei der Fahrt um Afrika die Reisedauer für beide Städte ziemlich gleich war.

Bombay ist der Centralpunkt des Handels von Vorderindien, dessen Lage in commercieller Beziehung viel günstiger ist, als die eines anderen indischen Hafens, weil er die erste grosse Etape zum Suez-Canal bildet. Durch seine Landverbindungen war Bombay schon in alter Zeit im Stande, einen grossen Theil des hindostanischen Handelsverkehres an sich zu ziehen und auch die Umschiffung der Halbinsel zu ersparen.

Durch den Bau von Eisenbahnen, deren erste Theilstrecke Bombay-Tannah am 18. April 1853 eröffnet wurde und die naturgemäss nach dem bereits vorhandenen Handelscentrum Bombay gravitirten, wurden die Handelsbeziehungen Bombays mit dem Innern der Halbinsel riesig ausgedehnt. Man bedenke, dass in der Zeit vor den Eisenbahnen der Reisende, welcher in das Innere des Dekhans wollte, auf einem Schiffe zunächst in vier bis sechs Stunden über die prachtvolle Bai setzen musste, welche den Hafen von Bombay bildet. Heute fährt er auf Garen, einem kleinen Karren, von seinem Hôtel zur Boree Bunder Station der Great Indian Peninsula Railway, besteigt um 6 Uhr 30 Minuten Abends, Madraser Zeit, nach der die Fahrpläne indischer Bahnen eingerichtet sind, den Mailtrain und kommt in 1 Stunde 50 Minuten in Kalian am Fusse der Ghats an, die sich hinter der 30—60 *km* breiten Küstenebene steil erheben. Von dort geht es über den 580 *m* hohen Tal Ghat weiter nach Calcutta, das mit dem Schnellzuge in 45 Stunden erreicht wird.

Ein zweiter Arm der Great Indian Peninsula Railway geht über den 550 *m* hohen Bhone Ghat nach Puna und von dort weiter nach Madras.

Die Bombay, Baroda and Central India Railway führt längs der Küste nach Norden. Durch diese drei Hauptbahnen sind fast alle Eisenbahnen Indiens, welche östlich von der Wüste Huar liegen,

ausgenommen die Linien des näheren Handelsgebietes von Calcutta, den Interessen Bombays dienstbar. Zahlreiche, zum Theile schmalspurige Nebenlinien führen den Hauptlinien die Waaren zu, welche über Bombay meist auf Dampfern nach dem Suez-Canal ausgeführt werden, weil im arabischen Meere die Navigationsverhältnisse für die Segelschiffe sehr ungünstig sind. Infolge der zahlreichen Verbindungen sind die Frachten ab Bombay billiger, als von einem anderen Hafen Indiens aus. Dadurch ist Bombay nicht mehr blos der nächste Ausfuhrhafen für das westliche Dekhan, sondern auch für Baumwolle und andere Producte des Pendschab, der Nordwestprovinzen; selbst für Audh stellt sich die Fracht ab Bombay billiger als ab Calcutta.

Der Antheil von Bombay als dem bedeutendsten Handelshafen Ostindiens an dem gesammten ostindischen Handelsverkehre betrug mit Einschluss der Edelmetalle 1890 46·8%. Der Werth des Seehandels dieses Hafens ohne die Transactionen der Regierung erreichte im Jahre 1890 1014,927.049 Rup., 1889 976,787.666 Rup., 1888 910,417.831 Rup.; die Zunahme beträgt daher in drei Jahren 11·5%. Diese Ziffern umfassen aber auch den Verkehr mit anderen indischen Häfen oder den Küstenhandel.

Der Werth des auswärtigen Handels der Privaten allein beziffert sich für das Jahr 1890 auf 831,866.426 Rup., 1889 auf 788,559.519 Rup., gegen 1888 auf 729,522.797 Rup. Mit Inbegriff der für Rechnung der Regierung gemachten Transactionen hat der gesammte auswärtige Handelsverkehr Bombays 1890 die Summe von 838,648.988 Rup., 1889 von 796,849.290 Rup. erreicht. Die folgende Tabelle gibt eine Uebersicht des auswärtigen Handels von Bombay in den Jahren 1890 und 1889 in Rup.

Einfuhr.

	1890	1889
Waaren	263,411.170 Rup.	263,838.591 Rup.
Edelmetalle	158,718.363 „	121,087.779 „
Summe	422,129.533 Rup.	384,926.370 Rup.
Regierungsmateriale	5,912.477 „	7,244.523 „
Gesammteinfuhr	428,042.010 Rup.	392,170.893 Rup.

Ausfuhr.

Waaren	394,068.988 Rup.	390,084.729 Rup.
Edelmetalle	15,667.905 „	14,548.420 „
Summe	409,736.893 Rup.	403,633.149 Rup.
Regierungsmateriale	270.087 „	272.248 „
„ -Edelmetalle	600.000 „	773.000 „
Gesammtausfuhr	410,606.980 Rup.	404,678.397 Rup.
Gesammt-Privat-Aus- und Einfuhr	831,866.426 „	788,559.519 „
Gesammt-Regierungs-Ein- und Ausfuhr	6,782.564 „	8,289.771 „
Gesammt-Privatwaarenhandel	657,480.158 „	652,923.320 „
Gesammt-Regierungsmateriale	6,182.564 „	7,516.771 „
Gesammt-Waarenverkehr	663,662.722 Rup.	660,440.091 Rup.
Gesammt-Edelmetallverkehr	174,986.268 „	136,409.199 „

Im Hafen Bombay ist fast der ganze auswärtige Seeverkehr der Provinz Bombay concentrirt.

Bei der Betrachtung des Waarenhandels Bombays, soweit er durch Private vermittelt wird, stellen wir die Ausfuhr als den wichtigeren Theil voran. In dieser stehen die Erzeugnisse der Industrie hinter den Natur- und Bodenproducten wesentlich zurück, weil Indien ein Ackerbau treibendes Land ist.

An der Spitze der Industrieerzeugnisse stehen Baumwollgarne. Die Zunahme in dem Exporte dieses Artikels lässt auf eine rasch aufstrebende Entwicklung des einschlägigen Industriezweiges schliessen. Im Jahre 1889 wurden 622.780 *q* Garne ausgeführt und schon im folgenden Jahre bezifferte sich die Ausfuhr auf 660.148 *q* (Werth 53·7 Mill. Rup.). Thatsächlich besitzt Bombay vier Fünftel aller in Ostindien bestehenden Baumwollspinnereien und führte 95% der ganzen indischen Ausfuhr an Garnen und 64% der Gewebe aus.

Der Export anderer Baumwollwaaren bezifferte sich 1890 auf 5·6 Mill. Rupien.

Erwähnenswerth ist ferner noch der Export von Schafwollwaaren, deren Werth sich 1890 auf 0·3 Mill. Rupien belief.

Die Hauptbestimmungsländer für indische Garne sind China, Japan, Aden, Singapore, Java, Persien; Strickgarne gehen an die Ostküste Afrikas, nach Aden, Ceylon, Abessynien, Singapore, China, Arabien und Persien. Die grösste Zunahme in dem Bezug der Garne weist China auf, welches mit der Zeit das Hauptabsatzgebiet werden dürfte.

In der stattlichen Reihe der Naturproducte, welche über Bombay zur Ausfuhr gelangen, zeigt sich die Bedeutung dieses Hafens.

An der Spitze der über Bombay zur Ausfuhr gelangenden Rohproducte steht rohe Baumwolle. Im Jahre 1890 exportirte Bombay von dieser 2,409.510 *q* im Werthe von 145·6 Mill. Rup., 1889 1,964.778 *q*.

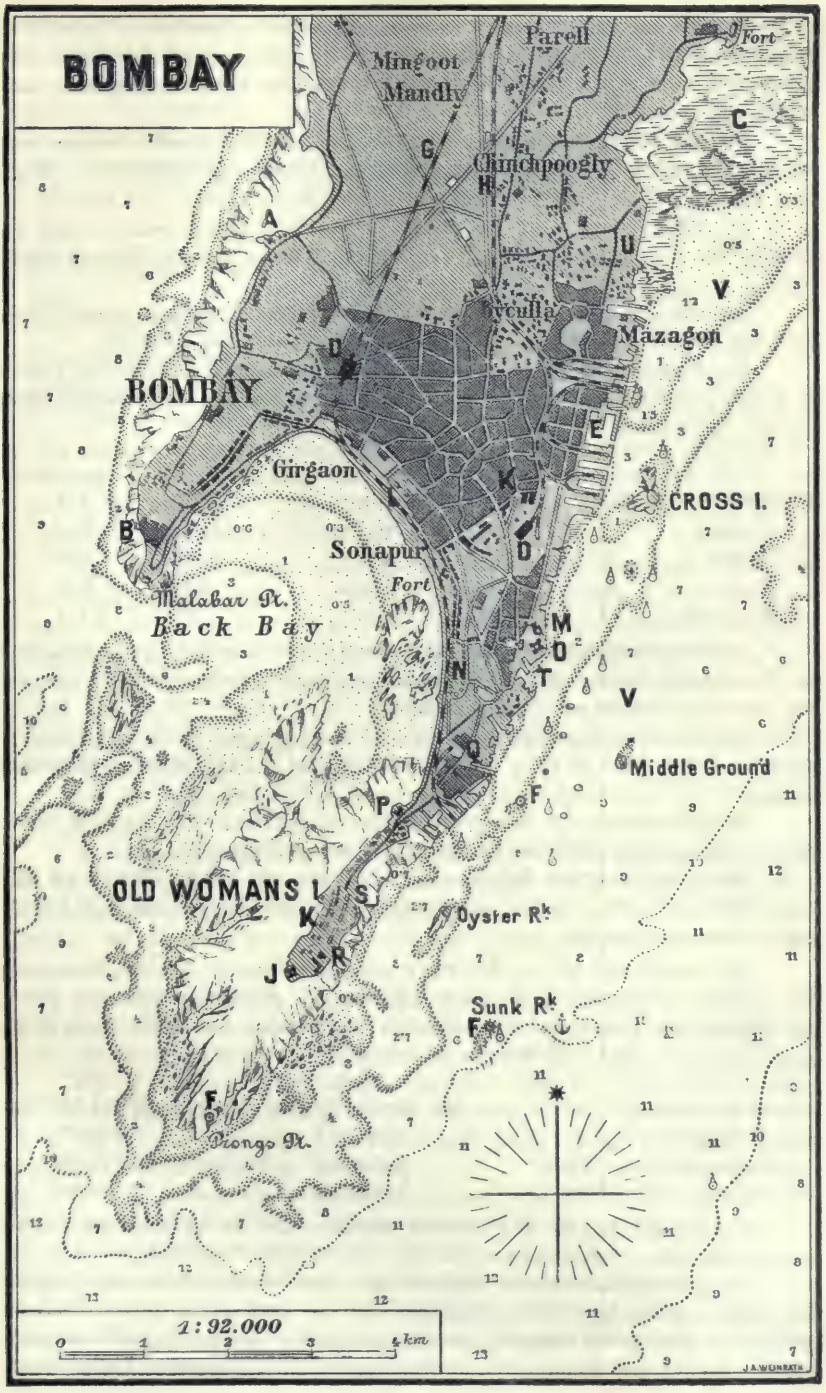
Um zu ermessen, welch hervorragenden Antheil Bombay an dem Exporte dieses wichtigen Artikels nimmt, veranschaulichen wir in nachstehenden Ziffern die Ausfuhr von roher Baumwolle aus ganz Indien. Im Jahre 1889 exportirten Calcutta 375.214, Bombay 4,198.262, Sindh 130.749, Madras 595.556, Birmah 32.123 Cwts., zusammen 5,331.904 Cwts. Es entfielen sonach auf Bombay allein nahezu 80%. Von der Gesammtausfuhrmenge des Jahres 1889 (5,331.904 Cwts.) gingen nach

Grossbritannien . . .	1,776.694 Cwts.	Deutschland.	190.585 Cwts.
Belgien	872.904 „	Russland	150.585 „
Italien	780.819 „	China	139.318 „
Oesterreich-Ungarn.	755.120 „	andere Länder . . .	117.130 „
Frankreich	548.749 „		

Der Baumwolle zunächst steht die Ausfuhr von Getreide und Hülsenfrüchten, 1890 mit 3,403.088 *q* (Werth 30·8 Mill. Rup.), 1889 mit 3,563.798 *q* (52·5 Mill. Rup.). Die bedeutendsten Abnehmer für indischen Weizen sind Grossbritannien, welches 1889 für 32·3 Mill. Rup. aufnahm, ferner Belgien, Frankreich und Aegypten.

Die nächste Stelle in der Ausfuhr der Präsidentschaft Bombay nehmen gewöhnlich Oelsaaten und -Samen ein, doch standen sie 1890 unter den Rohproducten dem Werthe nach an der zweiten Stelle. In diesem Producte rivalisirt Bombay mit Calcutta.

Bombay (Sonden in Metern).



A Mahalukshmi-Tempel. **B** Walkeschwar Tempel, **C** Sumpf, **D** Bahnhöfe, **E** Princes Dock, **F** Leuchtfeuer, **G** Eisenbahn, **H** Great India Peninsula Railway, **J** Irrenhaus, **K** Baraken, **L** Friedhof, **M** Münze, **N** Esplanade, **O** Castell, Zeitsignalstation, **P** Artillerie Werkstätte, **Q** Waarenhäuser, **R** Sternwarte, **S** Spital, **T** Arsenal und Docks, **U** Pulvermagazin, **V** Ankerplatz.

Der stärkste Ausfuhrartikel dieses Zweiges ist Leinsamen, für welchen England mit 60% den grössten Abnehmer bildet, dann kommen Frankreich, die Vereinigten Staaten, die Niederlande und Belgien. Raps geht vorzugsweise nach Frankreich und Belgien.

Die aus Bombay verschifften Mengen verschienener Oelsaaten beliefen sich 1890 auf 3,446.156 *q* (Werth 48·6 Mill. Rup.), 1889 auf 3,563.787 *q* (Werth 46.5 Mill. Rup.), 1888 auf 3,375.162 *q*.

Die Ausfuhr von Reis, in welcher Birma die Führung besitzt, spielt für Bombay nur eine geringe Rolle und beschränkte sich auf circa 3 Millionen Metercentner.

Opium bildet gleichfalls einen bedeutenden Ausfuhrsartikel, dessen Menge 1890 mit 18.237 *q* im Werthe von 37·4 Mill. Rup. angegeben erscheint.

Die Ausfuhrmengen und -Werthe anderer wichtiger Bodenproducte werden in nachstehender Tabelle zusammengefasst. Es gelangten aus der Präsidentschaft Bombay zur Ausfuhr:

	1889		1890	
	q	Mill. Rup.	*q*	Mill. Rup.
Gummen und Harze . .	46.027	3·5	17.351	1·1
Gewürze.	50.702	3·1	44.532	2·3
Zucker	96.779	2·2	96.363	2·6
Thee	14.041	2·4	9.244	2·5
Farbstoffe	?	3·6	?	4·1

An thierischen Producten ist die Ausfuhr Bombays weniger bedeutend, weil die Bevölkerung Indiens sich überwiegend zur brahmanischen Religion bekennt und diese den Genuss von Fleisch verbietet.

Den stärksten Exportartikel bildet in dieser Gruppe rohe Schafwolle, wovon im Jahre 1890 87.167 *q* (Werth 8·2 Mill. Rup.), 1889 93.397 *q* ausgeführt wurden.

Bemerkenswerth ist ferner der Export in Häuten und Fellen, deren Werth 1890 auf 6·2, 1889 auf 3·5 Mill. Rup. veranschlagt wird.

Heben wir noch den Export von Elfenbein mit 1093 *q* (Werth 1·3 Mill. Rup.), 1889 mit 1969 *q* hervor, so haben wir die Liste der bedeutenderen Exportartikel Bombays erschöpft.

Die wichtigsten der zur Einfuhr gelangten Waaren sind die Erzeugnisse der Textilindustrie, unter denen baumwollene Stückgüter 1890 mit 30·5% des Werthes der gesammten Waareneinfuhr von Bombay den ersten Platz in der Importliste behaupten. Es wurden eingeführt:

	1890	1889
Baumwollwaaren	für 80,909.183 Rup.	für 83,581.423 Rup.
Baumwollgarne	„ 9,555.571 „	„ 9,993.677 „
Schafwollwaaren und Wolle . . .	„ 8,208.030 „	„ 10,624.731 „
Seidenwaaren	„ 9,200.000 „	„ 7,400.000 „

Kleidungsstücke und Zubehör wurden 1890 für 3,398.968 Rup., 1889 für 3,346.523 Rup, Schuhwaaren 1890 für 430.078 Rup. eingeführt.

In allen diesen Waaren, ausgenommen Seidenwaaren, beherrscht England den Markt von Bombay. Neben England sind zu nennen für Baumwollwaaren Italien und Oesterreich-Ungarn, für Schafwollwaaren Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien und Frankreich, für Kleidungsstücke Oesterreich-Ungarn, Frank-

reich und Deutschland; Seidenwaaren kommen aus Europa von Italien, England und Oesterreich-Ungarn, neun Zehntel der Gesammteinfuhr aber aus China.

Den Textilwaaren zunächst steht dem Werthe nach die Gruppe der Metalle und Metallwaaren, wobei bemerkt werden muss, dass Bombay bei Weitem das Meiste unter allen indischen Häfen aufnimmt, weil es der wichtigste Ausgangs- und Endpunkt des indischen Eisenbahnnetzes ist. Es erreichte die Einfuhr der Präsidentschaft Bombay:

	1890		1889	
	q	Mill. Rup.	*q*	Mill. Rup.
Metalle und Metallwaren . .	?	8·7	?	8·7
Eisen	639.780	8·2	815.076	8·9
Kupfer und Messing	94.737	11·5	17·521	2
Eisenbahnmaterialien	?	10·3	?	19·6
Maschinen.	?	14·0	?	11·3

Letztere sind zumeist für die neu entstehenden Fabriken bestimmt und lassen auf die stete Zunahme einer Industrie nach europäischem Muster schliessen. Aus der Gruppe der Metallwaaren sind im Besonderen hervorzuheben Stahl- und Messerschmiedwaaren, an deren Einfuhr neben England noch Oesterreich-Ungarn, Belgien und Deutschland betheiligt waren.

Von Industrieartikeln werden ferner in Bombay eingeführt: Glas und Glaswaaren (Werth 1890 1,367.384 Rup.) aus England, Belgien und Oesterreich-Ungarn, Glasperlen (1890 972.269 Rup.) aus Frankreich, Italien und Oesterreich-Ungarn, Porzellan und Steingutwaaren, Uhren, Musikinstrumente, Möbel, Papier (Werth 1890 2,111.287 Rup.) aus England und Oesterreich-Ungarn, Leder, Kerzen und Seife, Lacke, Anilin- und Alizarinfarben (Werth 1890 2,986.874 Rup.), Droguen, Arzneiwaaren und Chemikalien, endlich auch Elfenbein und Elfenbeinwaaren.

Für alle folgenden Artikel beziehen sich die Angaben auf die Präsidentschaft Bombay.

In der Gruppe der Nahrungs- und Genussmittel erscheint Zucker 1890 mit einer Einfuhr von 576.640 *q* (Werth 15·1 Mill. Rup.), 1889 mit 531.769 *q*. Für Zucker ist Bombay der Haupteinfuhrhafen Indiens; ein grosser Theil der Einfuhr, die aus Mauritius, China und den Straits Settlements stammt, wird wieder ausgeführt.

Der Importwerth der verschiedenartigen Lebensmittel belief sich 1890 auf 6·6 Mill. Rup., der von Wein, Bier und Spirituosen auf 3·7 Mill. Rup., von welcher Summe die Hälfte auf Sprit entfällt.

Oele, darunter viel Petroleum, importirte 1890 die Präsidentschaft Bombay für den ansehnlichen Betrag von 7·2 Mill. Rup., 1889 für 6 Mill. Rup.

Von Thee wurden 1890 24.502 *q* (Werth 3·5 Mill. Rup,), 1889 21.524 *q* aus China und Ceylon eingeführt.

Bei der Einfuhr sind noch hervorzuheben rohe Seide 1890 für 8·2, 1889 für 7·2 Mill. Rup., und rohe Baumwolle aus Persien 1890 57.625 *q* (Werth 2·7 Mill. Rup.), 1889 32.900 *q*.

Einen sowohl der Menge als dem Werthe nach wichtigen Factor in der Einfuhr Bombays, mit dem wir die Importliste schliessen, bildet Kohle. Die Einfuhr derselben erreichte 1888 5,682.740 *q*, 1889 6,427.620 *q*, 1890 4,561.560 *q* im Werthe von 9·5 Mill. Rup.

Ueber den Privatwaarenverkehr Bombays 1890 mit den verschiedenen Herkunfts-, bezw. Bestimmungsländern nach seinem Werthe in Rupien gibt die nachstehende Tabelle Auskunft.

Länder	Einfuhr	Ausfuhr		
		eigener Waaren	fremder Waaren	Summe
England	176,488.274	78,863.664	6,341.510	85,205.174
Oesterreich-Ungarn	4,535.814	21,885.384	107.715	21,993.099
Belgien	4,972.789	40,292.763	29.073	40,321.836
Frankreich	6,739.905	45,369.583	285.090	45,654.673
Deutsches Reich	2,537.288	12,066.647	168.300	12,234.947
Niederlande	89.388	1,068.603	—	1,868.603
Italien	2,244.416	31,886.325	380.609	32,266.934
Russland	—	2,444.918	—	2,444.918
Spanien	54.881	1,266.913	1.965	1,268.878
Abessynien	33.458	1,194.302	72.325	1,266.627
Ostküste von Afrika, Mozambique	595.501	1,276.683	1,065.388	2,342.071
Sansibar	3,351.963	3,556.464	2,650.235	6,206.699
Aegypten	621.782	2,809.558	298.319	3,107.877
Mauritius	13,075.255	1,418.643	913.662	2,332.305
Natal	—	635.150	263.637	898.787
Ver. Staaten v. Amer.	2,227.453	30.648	141.319	171.967
Aden	819.717	5,920.103	1,279.326	7,199.429
Arabien	2,864.406	5,134.697	2,110.524	7,245.221
Ceylon	953.145	902.679	914.213	1,816.892
China	20,398.765	81,671.497	1,320.451	82,991.948
Japan	154.337	11,443.445	25.740	11,469.185
Java	138.777	122.312	8.581	130.893
Mekzan u. Sommiani	361.041	—	—	—
Persien	7,137.556	3,425.870	12,041.379	15,447.269
Asiatisches Russland	4,917.367	—	—	—
Siam	376.754	—	—	—
Straits Settlements	3,955.994	1,333.361	2,263.212	3,596.573
Asiatische Türkei	3,301.149	1,180.952	2,492.484	2,673.436
Australien	301.992	349.039	—	349.039

In der Einfuhr ist, wie aus dieser Aufstellung hervorgeht, die Vorherrschaft Englands eine unbestrittene, es ist an derselben 1890 mit ca. 67% betheiligt. In der Ausfuhr steht es allerdings mit seinem Antheile, einem Fünftel, als grösster Abnehmer indischer Producte an der Spitze, doch ist sein Uebergewicht über die anderen Länder nicht mehr so gewaltig wie bei der Einfuhr.

Der Waarenhandel von Britisch-Indien ist in einem hohen Grade activ; im Jahre 1890 stand einer Ausfuhr indischer Producte im Werthe von 991,001.000 Rup. eine reine Einfuhr von nur 622.643.000 Rup. gegenüber. Den Ueberschuss des Werthes der indischen Ausfuhr müssen die Empfänger mit Edelmetallen (insbesondere mit Silber) decken, die zum grössten Theile über Bombay nach Indien gelangen.

Die stärkste Einfuhr von Edelmetallen kommt naturgemäss aus England (1890 115,578.353 Rup.), dann aus China (16,884 024 Rup.), Australien (7,026.938 Rup.),

Arabien (5,475.221 Rup.), Frankreich (3,176.521 Rup.), der asiatischen Türkei, Persien, Deutschland, den Vereinigten Staaten, Aegypten, Aden, Oesterreich-Ungarn und Ostafrika.

Edelmetalle werden ausgeführt nach England (4,443.023 Rup.), Ceylon, Mauritius, Arabien und den Straits Settlements.

Bombay besitzt eine bedeutende und stetig wachsende Industrie. An erster Stelle steht die hochentwickelte Baumwollindustrie, welche der englischen bereits jetzt eine starke Concurrenz bereitet und in China und Japan immer grössere Absatzgebiete erwirbt. Der grosse Vortheil, den die indische Baumwollindustrie vor England voraus hat, ist namentlich der Umstand, dass das Rohmaterial so zu sagen vor der Thüre der Fabrik wächst und so nicht nur die Fracht für den Rohstoff erspart wird, sondern dass auch das Fabricat viel billiger an den Absatzort geliefert werden kann, weil der Weg von Bombay nach Ostasien nicht halb so weit ist, wie der von England. Ausserdem kommen noch die unglaublich billigen Arbeitslöhne der indischen Fabriksarbeiter und Werkführer in Betracht (dieselben beziehen in Indien zwischen 5—30, in England 90—150 Rup. monatlich). Der rapide Aufschwung der indischen Baumwollindustrie, getragen von englischem Golde, macht es begreiflich, dass die Entwicklung der Ereignisse von Seite der englischen Fabrikanten mit einiger Besorgniss betrachtet wird. Der Absatz der Baumwollgewebe Bombays macht auch in Arabien und Ostafrika rasche Fortschritte. Der Verein der Baumwollindustriellen unterhält in Aden eine ständige Agentur, welche diesen Handel vermittelt. Die Baumwollfabriken in Bombay zahlten in den letzten Jahren Dividenden von 10 und 14%.

Nachstehende Tabelle gibt ein übersichtliches Bild über die Thätigkeit der Baumwollfabriken und den Fortschritt der indischen Baumwollindustrie seit dem Jahre 1877.

Jahr	Zahl der Fabriken	Zahl der Spindeln	Zahl der Stühle	Werth d. Ausf. v. Garn u. Stückg. in Mill. Rup.
1877 . . .	47	1,100.112	9.139	7·4
1879 . . .	58	1,436.464	12.938	13·0
1881 . . .	58	1,471.730	13.238	18·2
1884 . . .	74	1,895.284	16.251	27·8
1887 . . .	94	2,261.561	17.455	42·8
1890 . . .	114	2,934.637	22.156	67·5

Von den 114 Baumwollfabriken, welche 1890 in Indien bestanden, waren 82 in der Präsidentschaft Bombay und 60 von diesen in der Hauptstadt derselben.

Bombay ist ferner der Hauptsitz der indischen Mühlenindustrie. Die Mehlausfuhr macht auch ungeahnte Fortschritte und richtet sich nach Aegypten, Aden, Arabien, Persien, Ceylon, Singapore, Sansibar, Natal, ja sogar nach Italien und der Türkei. Sie stieg in den Jahren 1883—1887 von 34.080 *q* auf 1,787.209 *q*.

Von 8 Papierfabriken, die (1890) in Indien bestehen, sind 4 in der Präsidentschaft Bombay.

Der Schiffbau wird in Bombay in ausgedehnter Weise betrieben und auf diesem Gebiete Vorzügliches geleistet. Zum Docken und Ausbessern der Schiffe bestehen in Bombay 5 Docks, darunter 2 Trockendocks, und ein hydraulisches Slipdock bei Hog Island, 5 Meilen von Bombay.

Ein anderer grosser Industriezweig, der aber nicht fabriksmässig betrieben

wird, ist die indische Kunstindustrie in allen ihren Branchen, namentlich in Mosaïk, Holzschnitzereien, Messingwaaren, Teppichen, Brocaten u. s. w.

Der Schiffsverkehr von Bombay umfasste:

1889/90	Dampfer	Tons	Segelschiffe	Tons	Zusammen Schiffe	Zusammen Tons
Verkehr m. d. Auslande	1098	1,955.610	386	67.147	1.484	2,022.757
Küstenschiffahrt	2167	1,091.405	1009	44.265	3.176	1,135.670
Fahrzeuge von Eingeborenen	—	—	—	—	94.654	1,634.940
Gesammtverkehr	—	—	—	—	99.314	4,793.367
1888/89						
Verkehr m. d. Auslande	1235	2,117.772	404	99.960	1.639	2,217.732

An dem Verkehre mit dem Auslande war 1889/90 die englische Flagge mit 934 Schiffen und 1,638.386 Reg.-T. oder 80% der ganzen Tonnenzahl, Oesterreich-Ungarn mit 75 Schiffen und 160.362 Reg.-T. (fast 8%) betheiligt; diesem folgen Italien, Arabien (meist mit Segelschiffen), das Deutsche Reich und Frankreich.

Die Küstenschiffahrt besorgen britische Schiffe neben den Schiffen der Eingeborenen. Diese kaufen auch alte Dampfschiffe, stellen die Besatzung derselben bis auf den Capitän und einen Officier aus Eingeborenen zusammen und vermitteln den Verkehr sehr billig.

Die Dampfer der Peninsular and Oriental Steam Navig. Cy. verbinden London über Brindisi und Aden wöchentlich mit Bombay. Ueber Bombay gehen ferner die in vierzehntägigen Zwischenräumen nach China und Japan abgefertigten Postdampfer dieser Gesellschaft. Von Liperpool gehen aus: Hall Line, City Line, McIver Line, von Glasgow und Liverpool: Anchor Line, Clan Line, von Hull: Wilson Line; der Oesterreich-Ungarische Lloyd veranstaltet jeden Monat eine Fahrt von Triest über Aden nach Bombay und ausserdem jeden zweiten Monat eine, auf welcher die Häfen des Rothen Meeres Djedda, Suaki, Massaua, Hodeida und Aden angelaufen werden; auch unterhält er eine monatliche Verbindung mit Singapore und Hongkong. Die Messageries maritimes (Marseille) unterhalten in Verbindung mit ihren australischen und ostafrikanischen Linien einmal im Monate die Zweiglinie Aden—Kurrachee—Bombay. Die Dampfer der Navigazione Generale Italiana gehen jede dritte Woche von Genua nach Bombay und von dort einmal im Monate nach Singapore und Hongkong. Endlich unterhält die Hansa aus Bremen einen monatlichen Verkehr zwischen Bombay und Hamburg oder Bremen über Antwerpen.

Hauptsächlich den Verkehr mit den Häfen des Persischen Meerbusens und Ostafrika vermitteln: 1. Die British India Steam Navigation Cy., welche ihre Schiffe von London nach Bedarf nach Bombay verkehren lässt und von dort aus folgende Zweiglinien unterhält: Zweimal wöchentlich zwischen Bombay und Kurrachee nach Calcutta, wöchentlich über Kurrachee, Mascat, Bender Abbas, Linga und Bushir nach Bassorah. Ueberdies besorgt diese Gesellschaft die Verbindung mit Mauritius, Mozambique und Sansibar; 2. Bombay and Persian Golf Steam Navigation Cy.; 3. H. H. the Sultan of Sansibar's Line of Steamers zwischen Bombay und Sansibar; 4. die Asiatic Steam Navigation Cy. geht nach Häfen an der Ostküste und die Bombay Steam Navigation Cy. nach denen an der Westküste Vorderindiens.

Ueber den umfangreichen Passagierverkehr fehlen vollständige statistische Nachweisungen. Es reisten von Bombay ab 1889/90 22.327 Europäer (von

diesen 6430 nach Europa) und 329.192 Eingeborne, 1888/89 19.468 Europäer und 311.136 Eingeborne. In Bombay kamen 1889 von ausserindischen Häfen mit Dampfern an 41.648 Passagiere, davon 15.568 Mann Truppen, 10,355 Mekkapilger und der Rest, 15.725, waren hauptsächlich Passagiere von europäischen Häfen.

Den Reiseverkehr mit Europa vermitteln der Hauptsache nach die Peninsular and Oriental-Postdampfer.

Bombay steht durch drei Kabel der Eastern Telegraph Cy. über Aden, ferner durch Landlinien und die Kabel der Telegraphenverwaltung von Britisch-Indien im Persischen Meerbusen über Persien und die Türkei mit Europa in telegraphischer Verbindung; den Anschluss an die Kabel nach Ostasien und Australien vermittelt die Landlinie Bombay—Madras.

Bombay ist Sitz einer Handelskammer.

Die Bankinstitute des Platzes sind: Bank of Bengal, Chartered Bank of India, Australia and China, Chartered Mercantile Bank of India, London and China, Hongkong and Shanghai Banking Corporation, Bank of Bombay, Agra Bank, National Bank of India, New Oriental Bank Corporation, Land Mortgage Bank of India.

Ausser diesen gibt es auf diesem Platze europäische und einheimische Bankers. Der directe Gewinn am indischen Geschäfte steht aber dermalen fats im umgekehrten Verhältniss zum Aufschwung des letzteren. Die Riesenconcurrenz, welche auf allen Gebieten des Handels und der Seeschiffahrt in den indischen Plätzen entstanden ist, hat die Geschäfte verhundertfacht, aber den Reingewinn im Vergleiche zur Zeit der Compagnie, wo 100 % ein bescheidener Gewinn waren, auf ein Niveau herabgedrückt, welches viel mehr an Europa als an die Länder der Nabobs erinnert.

In Bombay unterhalten Consulate: Belgien (G.-C.), Chile, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn (G.-C.), Persien (G.-C), Portugal, Schweden und Norwegen, Siam, Vereinigte Staaten von Amerika.

* * *

Von den drei Häfen Calicut, wo Vasco de Gama 1498 gelandet, Goa, dem Vororte der portugiesischen Herrschaft in Indien, und Surate, die im Laufe der Neuzeit an der Westküste von Dekkan nach einander dieselbe Stellung eingenommen haben, welche heute Bombay besitzt, erfreuen sich Calicut und Goa eines mässigen Aufschwunges, seit sie durch englische Unternehmungen an das Eisenbahnnetz Indiens angeschlossen wurden; zu Rivalen Bombays aber werden sie nie mehr erwachsen. Dieses beobachtet mit Besorgniss nur die Entwicklung von Kurrachee an der Mündung des Indus.

Kurrachee (Karachee) liegt 20 *km* im Westen des Indusdeltas. Die im modern englischen Style erbaute Stadt zählt bei 80.000 Einwohner.

Ihr Hafen gehört unter die drei Ankerplätze an der Westküste Vorderindiens, welche auch grossen Schiffen bei dem Südwestmonsun

Schutz bieten. Er ist der Hauptsache nach ein Stauwasser und hat bei der Fluth eine Oberfläche von 21 km^2, doch ist selbst bei Hochwasser ein Theil des Hafens nicht frei zugänglich. Das Hochwasser steigt von 2·2 *m* einer gewöhnlichen bis 3·6 *m* einer aussergewöhnlichen (Spring-) Fluth. Der Hafen hat zwei Zufahrten; die zwischen dem Festlande und der Ostspitze der Insel Keemaree heisst China Creek, die andere, welche die Schiffe gewöhnlich benützen, ist zwischen dem Westende von Keemaree und Munosa Point.

Als Hafen des Sind und des Pendjab, als Endpunkt der North-Western Railway, der längsten und der wichtigsten strategischen Eisenbahn Britisch-Indiens, hat Kurrachee in den letzten Jahren einen beachtenswerthen Aufschwung genommen.

Eine Verbindung der Linie der North-Western Railway am unteren Indus nach Osten an das System der Rajputana-Malwa Railway müsste Kurrachee in den nordwestlichen Provinzen zu einem gefährlichen Concurrenten Bombays machen. Erwägungen militärischer Natur werden trotz des Widerstrebens von Bombay die Ausführung der genannten Eisenbahn doch zuwege bringen. Dann erst wird Kurrachee von dem Umstande Nutzen ziehen können, dass es Europa um 80 Seemeilen näher liegt als Bombay.

Der Gesammthandel von Kurrachee erreichte 1889/90 einen Werth von 122·3 Millionen Rupien, 1888/89 von 111·8 Millionen Rupien. Der Werth des auswärtigen Handels allein ohne Einrechnung der Regierungstransactionen wird für 1890 mit 84,057.000 Rup. angegeben.

Die Hauptartikel der Ausfuhr sind Weizen, Oelsaaten, ferner Wolle, Baumwolle, Felle.

In der Einfuhr sind unter Industrieartikeln seit Jahren Eisenbahnmaterialien von besonderer Bedeutung.

Kurrachee hat folgende regelmässige Dampfschiffsverbindungen: Die British India Steam Navigation Cy. unterhält eine monatliche Verbindung zwischen London und Bombay über Kurrachee. Bei der immer mehr zunehmenden Bedeutung von Kurrachee wird geplant, letzteren Hafen zum Endpunkte der Linie zu machen und die für Bombay bestimmten Güter in Kurrachee auf die Küstendampfer der Gesellschaft umzuladen. Hall Line vierwöchentlich zwischen Liverpool und Kurrachee; Messageries maritimes, Zweiglinie Aden—Kurrachee—Bombay, in Verbindung mit den heimreisenden australischen und den ausreisenden ostafrikanischen Dampfern der Gesellschaft; Dampfer der British India Steam Navigation Cy. laufen von Bombay alle acht Tage nach Kurrachee und wöchentlich einmal über Kurrachee nach dem persischen Golfe.

Kurrachee ist Sitz einer Handelskammer. Von Banken sind zu nennen: Agra Bank, National Bank of Scotland, Bank of Bombay, National Bank of India, National Provincial Bank of England.

In Kurrachee unterhalten Consulate: Belgien, Deutsches Reich, Frankreich, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Persien, Türkei. Vereinigte Staaten von Amerika.

Häfen des persischen Golfes.

Aus dem indischen Ocean dringt durch die Strasse von Ormus (Hormus) vom Golf von Oman aus ein tiefeinschneidender Meerbusen zwischen Persien und Arabien in den asiatischen Continent ein. Es ist dies der persische Golf, den die Alten „Sinus Persicus“ nannten und welcher einen Flächenraum von 240.000 km^2 einnimmt, wovon über 4000 km^2 auf die Inseln im Golfe entfallen. Die bedeutendsten dieser Inseln sind: Ormus, bekannt durch ihre Eroberung durch Schah Abbas den Grossen, Kischm (Kasm), Bubian (Jezírat Bubiyán), schliesslich die Inseln Bahrein (Bahrain, Awál) mit reicher Perlenfischerei.

Während die Küsten der arabischen Seite meist flach und sandig, sowie von Klippen und Untiefen eingesäumt sind, erheben sich an der persischen Küste hohe Berge, manchmal ganz ohne Küstensaum, begleitet von reinem Fahrwasser. Aus den Gebietstheilen Persiens ergiessen sich nur kleine und unbedeutende Wasserarme in den Golf; aus der Türkei kommt der mächtige Schatt el Arab. Das Seewasser hat besonders im nördlichen Theile des Golfes mehr Salzgehalt, als im indischen Ocean. Die Schiffahrt ist an der persischen Küste im Allgemeinen leicht und sicher, regelmässige Strömungen begünstigen dieselbe; an der arabischen Küste pflegen Schiffe (allerdings auch wegen gänzlichen Mangels an Leuchtthürmen) Nachts zu ankern, so unsicher ist die Schiffahrt daselbst.

England ist im Golfe die leitende Macht, die auch die Seepolizei ausübt und zu diesem Behufe beständig eine kleine Flottenabtheilung von vier bis fünf Fahrzeugen daselbst hält.

Die bedeutendsten Häfen des Golfes sind Basrah und Buschir, minder wichtig sind Lingeh und Bender Abbas.

Basrah.

Im asiatisch-türkischen Vilajet Bagdad liegt auf angeschwemmtem Terrain nahe am rechten Ufer des von den Flüssen Euphrat und Tigris gebildeten Schatt el Arab, ungefähr 60 Seemeilen von seiner Mündung entfernt, die Stadt Basrah (Al Basra) oder Bassorah, das Balsorah der Geschichte.

Im Jahre 636 n. Chr. gründete der Kalif Omar die Stadt Balsorah, um den Persern den Weg, der über den persischen Golf nach Indien führt, zu verlegen. In den nächsten Jahrhunderten wurde Balsorah das „Athen des Orients", in welchem Wettkämpfe aller Arten stattfanden, die von Dichtern jener Zeit mit Vorliebe besungen wurden. In Aladin's Wunderlampe und den Erlebnissen Sindbad's des Seefahrers oftmals genannt, nimmt Balsorah in den berühmten Mährchen „Tausend und Eine Nacht" nach Bagdad die erste Stelle ein.

Emir Raschid, der arabische Fürst von Balsorah, überlieferte im Jahre 1538 die Schlüssel der Stadt an Sultan Soliman, der ihn mit dieser belehnte.

In späterer Folge gerieth Basrah wiederholt in die Hände der Perser, so zum letzten Male im Jahre 1777; von den Arabern wurde es 1787 nach dreizehnmonatlicher Belagerung erobert, aber immer wieder gelang es den Türken, die Stadt zurückzugewinnen. 1815 wurden hier die Wahabiten von den Ägyptern geschlagen, 17 Jahre später kam Basrah in die Gewalt Mehemed Alis, der aber schon 1840 die Stadt dem Sultan wieder abtreten musste.

Ehedem ein Handelsplatz von eminenter Bedeutung, die es seiner günstigen Situation am Flusse und einem ausgedehnten Canalnetze verdankte, ging Basrah doch immer mehr und mehr zurück. Die ungesunde Lage, die Apathie der türkischen Regierung und allerlei Wechselfälle verursachten, dass die im vorigen Jahrhunderte noch 150.000 Einwohner zählende Stadt vor kaum vier Jahrzehnten nur mehr 5000 Einwohner besass. Seit dem Inslebentreten der Euphrates and Tigris Steamship Line, welche den Handelsverkehr mit Indien besorgt, und seit man in der Nähe der Stadt keine Reiscultur mehr betreibt, wodurch sich die Gesundheitsverhältnisse Basrahs wesentlich gebessert haben, lässt sich ein neuerlicher Aufschwung verzeichnen. Basrah zählt jetzt schon wieder über 40.000 Einwohner, unter diesen jedoch kaum mehr als 60 Europäer.

Die Mündung des Schatt el Arab (Strom der Araber) ist von bedeutender Breite. Leider ist im Jahre 1891 noch kein Leuchtthurm dort! Eine Barre in der Mündung erlaubt nur Schiffen bis zu 6 *m* Tiefgang (und dies auch nur unter der Führung von Flusslootsen) das Einlaufen in den weiterhin tieferen Fluss. An den mit dichtem Schilfe bewachsenen Stromufern liegen vor Basrah noch die Ortschaften Fao, die Endstation des britisch-indischen Telegraphenkabels Kurrachee—Fao, und Mohammereh (Muhammero), letztere

an der Mündung des ebenfalls schiffbaren und seit 1890 von einem englischen Dampfer regelmässig befahrenen Nebenflusses Karun.

An den zumeist sehr seichten und verschlammten Canälen Basrahs, durch welche Boote nicht gerudert, sondern mit Stangen geschoben werden, liegen niedrige Häuser, die jetzt auch schon aus gebrannten Ziegeln hergestellt werden, der Mehrzahl nach aber aus ungebrannten, an der Sonne getrockneten Lehmziegeln bestehen. In den Backsteinhäusern, die manchmal auch ein Stockwerk besitzen und meist von Europäern bewohnt werden, findet man den Luxus eines Backsteinpflasters, während die übrigen Wohnungen sich auch für diesen Zweck des Universalauskunftsmittels bedienen und den zu Basrah sehr billigen Lehm verwenden, der in einer etwas anderen Form — als Strassenkoth — auch das landesübliche Kinderspielzeug ist.

Der Bazar, hier wie in allen orientalischen Städten der Sammelpunkt aller Verkaufsläden und des Handelsverkehres, befindet sich in dem zwei Seemeilen vom Schatt el Arab entfernten und an dem Flüsschen Asshar gelegenen Centrum der Stadt; er besteht aus dem grossen Bazar, Suk-el-Kebir, und dem kleinen Bazar, Suk-el-Zeghir. Zwischen diesen beiden liegt das Serail (Regierungsgebäude), dann ein grosser Platz, der durch die anliegenden vielen Getreideläden zum Getreidemarkt verwandelt wurde, eine niedrige, von einigen Soldaten bewachte Schilfhütte, welche das Garnisons-Pulvermagazin ist, eine Moschee und das halbzerfallene Telegraphenamt. Im kleinen Bazar werden hauptsächlich Lebensmittel, Tabak, Sandalen und Strohmatten feilgeboten, während im grossen Bazar Waffenhändler, Schuhwaarenhändler und (1888) ein Schneider ihre Läden offen halten.

Ausserhalb Basrahs dehnt sich die Wüste mit anfangs lehmigem, später steinigem Boden aus.

Daran, dass Basrah nicht annähernd die commercielle Stellung als Seehafen einnimmt, die ihm seiner vorzüglichen geographischen Lage nach zukäme, daran trägt allein die Verkommenheit der orientalischen Zustände die Schuld. Basrah könnte den Handel von ganz Mesopotamien, Armenien und West-Persien beherrschen. Der Türkei fehlt das Verständniss für solche Aufgaben, sie thut nichts für Hafenbauten, Wege oder für die Flussschiffahrt. Was für letztere auf den Euphrat und Tigris geschehen ist, machen die Engländer, welche auch von Bagdad aus den mesopotamischen Handel in Händen halten. Ein Wechsel zum Besseren ist nur vom Ausbau der türkischen Eisenbahnen in Asien, speciell der seit 1839 geplanten Euphratbahn zu erwarten. Ihr Bau bedeutete auch ein neues Morgenroth für Basrah.

Der Handelsverkehr von Basrah weist übrigens während der letzten vier Jahre eine lebhafte Steigerung auf, weil die Araber, unterstützt von englischem Capitale, die seit Jahrhunderten verschütteten Bewässerungscanäle der alten Babylonier allmälig reinigen und so jedes Jahr neues Land dem Getreidebaue zuführen. Am Schatt el Arab dagegen werden die Anpflanzungen von Dattelpalmen vergrössert.

Den Gesammtverkehr illustrirt nachstehende Tabelle:

	Export	Import
1887	973.761 £	511.022 £
1888	1,010.432 „	841.941 „
1889	1,117.319 „	960.447 „
1890	1,376.048 „	1,117.319 „

Basrah (Canal El Ascher).

Als Grundlage der Besprechung des Handels dienen die statistischen Angaben für das Jahr 1890.

Den wichtigsten Theil des Importes mit 70% des Gesammtwerthes bilden die Erzeugnisse der Textilindustrie. Dieselben erscheinen unter einer Gruppe, Seiden-, Wollen-, Baumwollwaaren und Kleider angeführt, gelangten 1890 in 13.835 (Werth 501.815 £), 1889 in 26.000 Ballen und Kisten (Werth 664.600 £) zur Einfuhr.

Die verschiedenen Metalle wurden in bearbeitetem Zustande eingeführt, so 1890 Eisen in Stangen, Platten und Reifen im Werthe von 13.819 £ und Kupfer in gleichen Formen im Werthe von 8947 £.

Unter den importirten Hölzern spielen die bereits bearbeiteten Bestandtheile von Kisten für den Dattelexport die grösste Rolle. Die Einfuhr dieser

dünnen Brettchen bezifferte sich 1890 auf 97.698 Bündel (Werth 41.064 £), 1889 auf 76.142 Bündel; daneben wurden für 12.360 £ Balken und Bohlen zu Bauzwecken importirt.

An Gewehren und anderen Feuerwaffen bezog Basrah 2962 Ballen im Werthe von 19.375 £.

Unter den Nahrungs- und Genussmitteln ragt an Quantität und Werth Zucker hervor. Es wurden 1890 nicht weniger als 56.875 Kisten Brotzucker im Werthe von 101.268 £ und 18.394 Säcke Pilézucker im Werthe von 32.013 £ importirt.

Diesem zunächst steht die Einfuhr der verschiedenen Gewürze, welche 1890 13.902 Ballen im Werthe von 23.670 £ umfasste.

Kaffee importirte Basrah 5201 Säcke im Werthe von 18.582 £; der Werth der 1890 importirten 11.831 Säcke Reis belief sich auf 5952 £.

Von Tabak wurden 1890 2694 Ballen (Werth 6009 £) eingeführt.

Die Einfuhr von Indigo betrug 656 Kisten im Werthe von 14.478 £.

Hervorzuheben ist ferner noch der Import von Petroleum, der 22.532 Kisten im Werthe von 7195 £ betrug, und die Einfuhr von Kohle, die sich auf 8580 *T* im Werthe von 15.820 £ belief.

In der Ausfuhr von Basrah spielt in der Reihe der Bodenproducte der Export von Datteln die erste Rolle. Der Ausfuhrswerth dieser Frucht belief sich 1890 auf 447.624 £, also fast auf ein Drittel, 1889 auf 250.396 £, also nahezu auf den vierten Theil des Gesammtexportes. Der Handel mit Datteln gelangt immer mehr in die Hände der Europäer und wird sich lebhaft steigern, da in der letzten Zeit neue Pflanzungen von Dattelpalmen angelegt wurden.

In namhafter Weise sind Körnerfrüchte in der Ausfuhr vertreten. In erster Reihe steht Weizen mit einem Exportwerth 1890 von 183.500 £, 1889 von 91.341 £, dann folgt Gerste 1890 im Werthe von 65.522 £ und Reis. Die Ausfuhr von Sesam, den die Araber stark fälschen, sank 1890 auf einen Werth von 3435 £ herab, die anderer Sämereien belief sich auf 61.655 Säcke im Werthe von 20.864 £.

Die Ausfuhr von Gummi hat gegen die früheren Jahre eine wesentliche Abnahme erfahren. 1887 importirte Basrah noch 12.678 Sack Gummi, 1890 nur mehr 6018 Sack für 59.593 £.

Ein nicht unbedeutender Exportartikel sind ferner Gallnüsse 1890 mit 16.387 Sack im Werthe von 74.387 £.

Einen ganz merkwürdig lebhaften Export verzeichnet ausgekochte Butter 1890 mit 11.405 Kisten und einem Werthe von 24.076 £, 1889 mit 27.691 Kisten.

Beträchtlichen Schwankungen unterworfen ist die Ausfuhr von Opium. Im Jahre 1890 wurden ausgeführt 561 Kisten im Werthe von 57.380 £, 1889 291 Kisten.

Die Ausfuhr von Süssholz nach Amerika steigt beständig.

Unter den Producten des Thierreiches, welche über Basrah zur Ausfuhr gelangen, ist Wolle der bedeutendste Artikel. Der Wollexport gestaltete sich während der letzten vier Jahre in folgender Weise:

1887 . .	32 264	Ballen im Werthe von	312.918 £
1888 . . .	35.696	„ „	299.563 „
1889 . . .	37.081	„ „	326.243 „
1890 . . .	37.124	„ „	313.220 „

Der Ausfuhrswerth der Ziegen- und Kameelhaare ist 1890 auf 10.391 £ zurückgegangen. Dagegen hielt sich der Export von Häuten und Fellen auf ziemlich gleicher Höhe und betrug im Berichtsjahre 16.275 £.

Ein specieller Exportartikel sind Pferde. Die Zahl derselben belief sich auf 3193 im angeführten Werthe von 63.860 £. Der Werth eines Thieres stellte sich sonach 1890 im Durchschnitte auf 20 £ gegen 22 £ im Jahre 1889.

Die über Basrah zur Ausfuhr gelangenden Industrieerzeugnisse beschränken sich auf Teppiche, welche 1890 im Betrage von 2440 £, und auf Seidengewebe, die im Werthe von 8462 £ zur Ausfuhr gelangten.

Der Seeschiffsverkehr von Basrah umfasste:

	Segelschiffe	Tons	Dampfer	Tons	Zusammen Schiffe	Tons
1890	780	42.166	140	117.451	920	159.617
1889	869	45.876	137	123.866	1006	169.742

Die Dampfer führten fast alle die englische, die Segler die arabische, türkische oder persische Flagge.

Basrah und die anderen Häfen des persischen Golfes stehen mit Bombay und Kurrachee durch eine wöchentliche Postlinie, mit Bombay durch die British India Steam Navigation Cy. und die Bombay and Persia Steam Navigation Cy. in Zwischenräumen von 14 Tagen in Verbindung.

Von England verkehren direct einmal im Monate die Euphrates and Tigris Steam Navigation Cy., und die Turkish Government Steamers unterhalten mit wöchentlichen Fahrten eine Postlinie zwischen Basrah und Bagdad. Wenn im Frühjahre durch die Schneeschmelze in den Gebirgen Armeniens der Wasserstand der Flüsse hoch ist, gehen Dampfer auf dem Tigris bis Mosul und auch den Euphrat aufwärts.

Basrah ist Station der türkischen Telegraphenlinie zwischen England und Indien.

Buschir.

Auf einer sandigen, 10 Seemeilen langen und in ihrer Mitte 3 Seemeilen breiten, mit der Küste nur durch eine Sandfurt verbundenen Halbinsel des persischen Golfes (zur persischen Provinz Farsistan gehörig) liegt unter 28° 59′ nördlicher Breite und 50° 50′ östlicher Länge die Stadt Buschir (Bushire, Abuschehr), welche der Haupthafen Persiens und der Centralpunkt des südpersischen Handels ist. Buschir wird speciell von Indien aus stark besucht.

Kerim Khan gestattete 1763 den Engländern eine Niederlassung in Buschir, sowie den Handel im persischen Golfe. Als der noch jetzt regierende Schah Nassr-Eddin mit England in Conflict gerieth, besetzten die Engländer 1856 Buschir und die vorliegende Insel Kerak (Kharag, Kharij); Stadt und Insel blieben bis zum Pariser Frieden (1857) in ihren Händen.

Im nahegelegenen Dorfe Rischehr (Ríshahr) befinden sich Ueberreste von Wällen und Verschanzungen aus Ziegeln mit Keilinschriften, die aus sehr alter Zeit herrühren. Andreas und Stolze veranstalteten daselbst im Jahre 1876 grössere Ausgrabungen.

Wenngleich die Umgebung von Buschir nur eine sandige Ebene ist, so bietet doch die Landzunge, auf welcher die Stadt erbaut ist, einen ziemlich freundlichen Anblick. Am südlichen, etwas höher gelegenen Ende der Halbinsel liegen zwischen Dattelpalmen und hübschen Gärten in indischem Style gehaltene Landhäuser, in deren Mitte sich eine niedere Moschee mit grünglasirter, birnförmiger Kuppel befindet. In diesem Stadttheile, der Sabs-Abad genannt wird, liegen auch die Landsitze der Vertreter Englands und Hollands, die English Residency und Holland-Abad, sowie das Consulat der Türkei. Die Moschee ist eine Imamsadeh, d. h. Grabstätte eines der elf heiligen Imame; sie ist der Bestattungsort jener Gläubigen, die zwar wohlhabend genug sind, dies bestreiten zu können, aber trotzdem nicht genug Mittel besitzen, um sich nach Kerbela oder Bagdad überführen zu lassen. Die nördlich gelegene Stadt besteht aus einer compacten Häusermasse mit flachen Dächern, über welche sich weder Minarets noch Kuppeln erheben. Jedoch befindet sich eine kleine (armenisch-) christliche Kirche in der Stadt, in welcher Gedenktafeln für mehrere 1856—1857 gefallene englische Officiere aufgestellt sind. Die Häuser selbst sind schmal und meist einstöckig; bei grösseren Gebäuden findet man öfters im ersten Stocke vor den Wohnräumen eine grosse, von Säulen getragene Veranda; bei kleineren Häusern wird das Erdgeschoss vom Stockwerk überragt. Die Wohnhäuser der reicheren Perser und Araber sind gegen aussen ganz abgeschlossen, ihr Hof (Haiat) ist meist mit Fliesen belegt und durch ein Wasserbecken mit Springbrunnen verziert. Der Palast des Gouverneurs liegt am Landungsplatz, unmittelbar beim Hafen für Küstenfahrer.

Da viele der sehr unreinen, winkeligen Strassen von beladenen Maulthieren nur knapp passirt werden können, ist in der Stadt jeder Wagenverkehr ausgeschlossen; nur längs des Meeresufers, wo durch Niederreissen des alten Walles eine breite Strasse geschaffen wurde, kann man von der Stadt nach Sabs-Abad fahren. Die Strassen des Bazars sind ebenso unrein und eng wie alle anderen, doch mit Brettern eingedeckt, was bei der hier landesüblichen Sitte, jeglichen Unrath durch das Fenster auf die Strasse zu expediren, keineswegs unangenehm ist.

Hinter Sabs-Abad liegt ein altes Fort, das gleichzeitig als Bequartierungsort der Garnison dient, und welches nach der Vertreibung der Portugiesen aus dieser Gegend durch die Holländer erbaut worden ist.

Buschir zählt 13.000—15.000 Einwohner. Die Mehrzahl der-

selben, etwa zwei Drittel, sind Araber und arabisch-persische Mischlinge; den Rest bilden zumeist armenische Christen. Trotz dieser relativ grossen Bevölkerung und des geradezu mörderischen Klimas ist in Buschir noch kein Arzt ansässig; dem englischen Consulate ist zwar ein solcher zugetheilt, doch ist derselbe nur für die europäische Colonie und die indische Ehrenwache des englischen Residenten bestimmt.

Der Ankerplatz vor Buschir ist Schiffen bis zu 6 *m* Tiefgang zugänglich (grössere Schiffe müssen auf der Aussenrhede liegen

Buschir.

bleiben), aber ziemlich ungeschützt; kleinere Schiffe, die sich zwar auch nur auf zwei bis drei Seemeilen dem Lande nähern können, liegen etwas besser. Gutes Wasser findet man nur in grosser Entfernung von der Stadt. Ein Quai zur Vornahme der Lademanipulationen existirt nicht; letztere sind daher immer mit Schwierigkeiten verbunden.

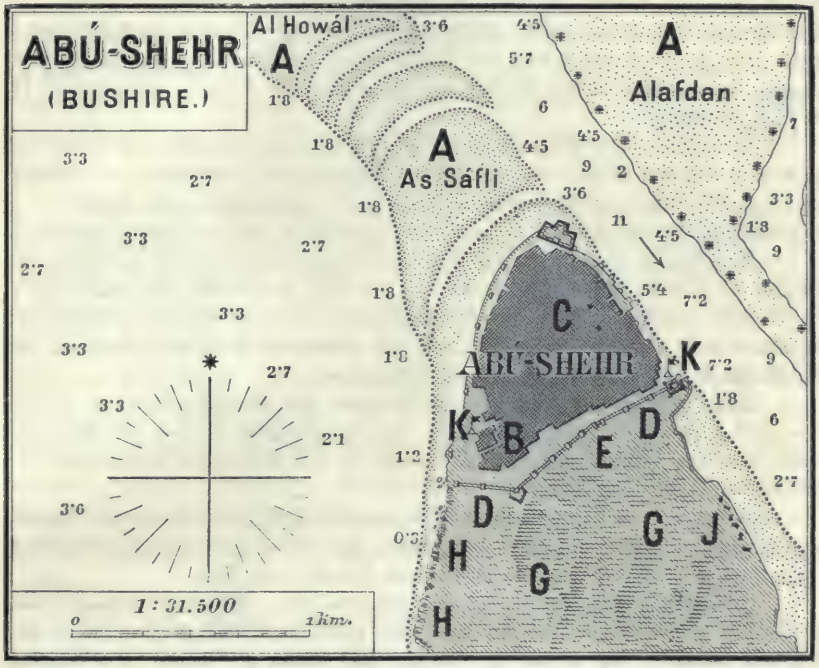
Das Klima ist durch die Geringfügigkeit der Niederschläge charakterisirt, die sich auf wenig Thau und seltene Gewitterregen beschränken. Der Boden ist aber trotzdem fruchtbar.

Buschir besitzt mehrere Wollwaaren- und Waffenfabriken.

Buschir ist der wichtigste Hafenplatz Persiens am persischen

Meerbusen. Eine stark besuchte Strasse geht von hier über Schiras nach Ispahan und Teheran. Dieser beschwerliche Weg gewinnt immer mehr an Bedeutung; je mehr nämlich Russland die nördlichen und westlichen Zufahrtshäfen nach Persien unter seine Controle nimmt, desto wichtiger wird namentlich für England der Weg über Buschir. Buschirs Handel beherrschen vollständig die Engländer.

Abuschehr (Bushire). Sonden in Metern.



A Sandbank, B Residenz, C Windthurm, D Stadtmauer, E Stadtthor, G Sumpf, H Steilküsten, J Hütten, K Flaggenstock.

Der Handelsverkehr Buschirs weist während der letzten Jahre eine lebhafte Steigerung auf. Die Ausfuhr, welche im Jahre 1888 einen Gesammtwerth von 378.148 £ erreichte, stieg im Jahre 1889 auf 515.907 £, also um mehr als 30%. Die Steigerung tritt bei der Vergleichung der Importwerthe noch deutlicher zu Tage. Die Einfuhr hob sich nämlich von 527.235 £ des Jahres 1888 auf 791.823 £, was einer mehr als 50%igen Erhöhung entspricht.

Den weitaus grössten Theil des Handels von und nach Buschir besorgen England und seine Colonien, namentlich aber spielt es in der Einfuhr dieses Hafens eine ganz hervorragende Rolle. Von den auf rund 791.000 £ veranschlagten Importwerthen des Jahres 1889 entfielen auf Grossbritannien 415.452 £, auf Britisch-Ostindien und die Colonien 328.566 £, während die directen Provenienzen aus allen anderen europäischen Ländern nur 32.739 £ umfassten. China, welches für die Ausfuhr Buschirs von grosser Bedeutung ist und beispielsweise 1889

nahezu 40% seines Gesammtexportes aufnahm, betheiligte sich im gleichen Jahre an dessen Einfuhr mit nur 6714 £.

Von dem Gesammtexporte Buschirs im Jahre 1889 absorbirte China 212.444 £, Grossbritannien 83.990 £, Britisch-Ostindien 167.912 £, die Türkei 33.783 £, Aegypten 28.793 £, von welchen Ziffern die Ausfuhr nach sämmtlichen anderen europäischen Ländern mit nur 771 £ ungemein absticht.

Der Schwerpunkt der Einfuhr Buschirs liegt naturgemäss in den verschiedenartigen Industrieerzeugnissen des Auslandes, namentlich der europäischen Staaten, da die wichtigsten Nahrungsmittel und Naturproducte im Hinterlande selbst gewonnen werden und über die persischen Häfen in stattlichen Mengen zur Ausfuhr gelangen. Mehr als die Hälfte der Gesammteinfuhr entfiel im Berichtsjahre 1889 auf Baumwollwaaren im Werthe von 420.595 £, denen sich Wollwaaren für 24.497 £, Garne für 7925 £, Jutewaaren für 4358 £, Seidenwaaren für 2497 £ anreihten.

Die Einfuhr von Metallen und Metallwaaren erreichte den Werth von 82.215 £, die von Metallkurz- und Messerschmiedwaaren die Summe von 6747 £.

An Porzellanwaaren importirte Buschir im gleichen Jahre für 10.798 £, an Glas und Glaswaaren für 6217 £, an Kerzen für 5039 £ und an Waffen für 4750 £.

Von einiger Bedeutung war ferner der Import von Zucker in Broden und Säcken im Werthe von 77.110 £ und der von Thee im Werthe von 25.841 £.

Eine stattliche Ziffer weist die Einfuhr von Indigo auf, deren Werth sich im Jahre 1889 auf 50.017 £ belief, sich also gegen das Vorjahr, in welchem nur für 25.985 £ importirt wurde, nahezu verdoppelte.

Hebt man noch die Einfuhr von Droguen und Medicamenten im Werthe von 6512 £, von Gewürzen für 9430 £, von Oel für 4333 £ und von Wein und Spirituosen im Werthe von 2559 £ hervor, so ist damit die Einfuhrliste der wichtigeren Artikel erschöpft.

In der Ausfuhr Buschirs steht Opium mit 45% des gesammten Exportwerthes an der Spitze. Im Jahre 1889 wurde über Buschir nämlich für 231.521 £ Opium ausgeführt, wovon China allein neun Zehntel aufnahm.

Lebhaften Antheil an der Ausfuhr nahmen ferner die verschiedenen Bodenproducte. So exportirte Buschir im Jahre 1889 für 57.555 £ Getreide und Hülsenfrüchte, für 31.638 £ Tabak, für 16.362 £ Früchte und Gemüse, ferner Sämereien im Werthe von 2996 £.

Rohe Baumwolle participirte an dem Exporte desselben Jahres mit der Ziffer von 7938 £, rohe Seide mit 4944 £.

Es wurden ferner ausgeführt Datteln für 4818 £, Gummi für 3920 £.

An thierischen Producten exportirte Buschir 1889 für 9756 £ Wolle und für 4360 £ Häute und Felle.

Auf wenige Artikel beschränkt sich die Ausfuhr von Industrieerzeugnissen, unter denen in erster Linie die bekannten und beliebten persischen Teppiche zu nennen sind, deren Exportwerth sich im Berichtsjahre auf 21.111 £ belief. Diesen reiht sich die Ausfuhr von Parfümerien an, welche im selben Jahre 13.625 £ erreichte.

Der Schiffahrtsverkehr Buschirs wird beinahe ausschliesslich durch englische Dampfer besorgt; er erreichte:

	Dampfer	Tons	Segler	Tons	Zusammen Schiffe	Tons
1889	224	228.756	299	10.662	523	239.418
1888	198	179.059	286	12.722	484	191.781

Eine regelmässige wöchentliche Schiffsverbindung mit Buschir unterhält die British India Steam Navigation Cy. auf ihren Linien Bombay—Kurrachee—Basrah, eine in Zwischenräumen von 14 Tagen die Bombay and Persia Steam Navigation Cy.

Buschir ist Kopfstation der Hauptlinie der Indo-European Telegraph Cy. (London), welche England über Russland und Persien mit Indien verbindet, und Anlegestelle eines Kabels nach Fao und von zwei Kabeln nach Kurrachee.

* * *

Im östlichen Theile des persischen Golfes, unter 26° 33′ nördlicher Breite und 54° 54′ östlicher Länge liegt Lingeh (Linga) mit 20.000 Einwohnern, der Ausfuhrhafen der Provinz Laristan und Stapelplatz der gegenüber liegenden arabischen Küste. Besonders wichtig ist hier der Perlenhandel, der jährlich an vier Millionen Gulden beträgt; ihn vermitteln Banianen und reiche Araber.

Gegenüber der Insel Ormus liegt in heisser und äusserst ungesunder Gegend Bender- (Bander-) Abbas, von den Arabern gewöhnlich nur Bander, früher Gombrun (Gombroon) genannt, Hafenstadt der persischen Provinz Kerman. Bender-Abbas liegt unter 27° 10′ nördlicher Breite und 56° 18′ östlicher Länge; es war einstmals als Niederlage indischer und persischer Waaren berühmt. Trotz seines ungünstigen Hafens — grössere Schiffe müssen zwei Seemeilen vom Lande entfernt ankern und sind da zuweilen bei Südostwinden starkem Seegange ausgesetzt — ist Bender-Abbas doch ein ziemlich wichtiger Handelsplatz geblieben, weil es den Endpunkt der Karawanenstrassen aus dem östlichen Persien und aus Afghanistan bildet.

Von der flachen und seichten Küste ragt ein langer Molo in die See, und dieser bietet einen guten Anlegeplatz für Boote. Unmittelbar hinter diesem Molo befindet sich das zweistöckige Gebäude des Gouverneurs. Vor der Front dieses Gebäudes, das auf seinem Dache einen luftigen Pavillon trägt und einst eine holländische befestigte Factorei war, ist eine Batterie aufgestellt.

Der Bazar ist ziemlich gut bestellt und ausgedehnt; man findet in demselben namentlich sehr viele und schöne Teppiche, speciell solche aus Chorasan und Kerman. Die Stadt ist mit gut erhaltenen Mauern umgeben, ausserhalb welcher die Palmstrohhütten der Sidis liegen und die ankommenden Karawanen lagern.

Wie in den übrigen Ortschaften des persischen Golfes, ist auch hier wenig Bemerkenswerthes an Baulichkeiten u. dgl. zu finden. Nur in der Mitte der Stadt liegen einige grössere Gebäude und eine

Moschee, welche sich auf einem grösseren, von Bogengängen begrenzten Platze befindet. In diesen Bogengängen sieht man auch oft die dem persischen Volksleben eigenthümlichen Naggals (Geschichtenerzähler), die sich durch Vortrag von Stücken aus Firdusi's „Schâhnâhme" und anderen Dichtungen, sowie von mündlich überlieferten Sagen und Geschichten eine nie versiegende Einnahmsquelle schaffen.

Während der heissen Jahreszeit flüchtet jeder, der dies kann, nach dem eine Meile entfernten, etwas höher gelegenen Mínau (Minab), um der unerträglichen Hitze zu entgehen. Die Bevölkerung sinkt in dieser Zeit von etwa 12.000 auf nur 3000—4000 Seelen herab.

* * *

Auf ihrer Linie Bombay-Kurrachee-Basrah laufen die Dampfer der British India Steam Navigation Cy. auch Maskat an, die Hauptstadt des Staates Oman, der die Südostküste Arabiens einnimmt.

Die Stadt Maskat liegt im Hintergrunde eines Kessels, den eine Reihe scharfkantiger, dunkelbrauner Hügel einschliesst, und erstreckt sich mit ihren weissen Häusern bis an die Ufer der Bucht und spiegelt sich wieder in deren hellgrünem Wasser. Runde und viereckige Thürmchen krönen die 30—150 *m* hohen Hügel und schützen den Zugang zur Stadt gegen die Stämme des inneren Arabiens.

Eine Insel liegt vor dem Eingange des nicht grossen aber genügend tiefen, sicheren Hafens. Die beiden Seiten der Insel decken castellartige Forts, alten Ritterburgen gleichend.

In den Ecken zwischen den übrigen Felsrücken erblickt man die Häuserlinien der Fischerdörfer Kabla und Ryan und das Gewirre der weissen Häuser der Handelsstadt Mattrah (Materah). Dieses Bild sucht an malerischer Schönheit seinesgleichen.

Obwohl Maskat der feste Platz des Landes, die Residenz des Sultans und der Wohnsitz der grösseren Kaufleute ist, befindet sich die grössere Zahl der Einwohner und der Haupthandelsverkehr doch in dem etwa 3 *km* entfernten Mattrah. Der Hafen desselben ist ebenso sicher; alle Producte des Inlandes werden hier durch die Karawanen zu Markte gebracht, und hier machen auch die Beduinen aus dem Innern ihre Einkäufe.

Maskat ist gegenwärtig nur mehr Stapelplatz für Oman und einen Theil Arabiens.

Das Haupterzeugniss des Landes sind Datteln, von welchen jährlich für eine Million Gulden ausgeführt werden. Eingeführt werden Zucker, Kaffee, Reis, Mehl und ungebleichte Baumwollwaaren.

Aden.

Das Rothe Meer ist seit Eröffnung des Suezcanales neuerdings eine der wichtigsten Passagen des Weltverkehres geworden. Die beste Route zwischen Europa und Indien, sowie Ostasien führt durch dasselbe. Das östliche Afrika ist in nähere Beziehung zu Europa gebracht, und ebenso führt der Weg nach Australien durch jene Gewässer. In erster Linie hat das Rothe Meer durch diesen Umstand hervorragende Bedeutung; weiter aber grenzen ausgedehnte Gebiete an dieses Meer, mit denen der Handelsverkehr durch letzteres allein vermittelt werden kann.

An der südlichen schmalen und schwer zu passirenden Pforte zum Rothen Meere liegt auf 12° 17′ nördlicher Breite und 45° 10′ östlicher Länge das wichtige Aden, wo alle Schiffe anlaufen, welche das Rothe Meer in der einen oder der anderen Richtung durchsegeln. Für die grosse Schiffahrt, welche das Rothe Meer nur als Passage betrachtet und welche innerhalb desselben keine Zwecke verfolgt, kommen nur die beiden Endpunkte, im Norden Suez, im Süden Aden in Betracht, und man läuft auf der ganzen Fahrt keinen Zwischenhafen an.

Mit dem ihnen eigenen Scharfblick haben die Engländer die Position von Aden erkannt und sich dort einen festen Punkt geschaffen. Für sie hat der Verkehr durch das Rothe Meer wegen der Beziehungen zu ihrem ausgedehnten indischen Reiche besondere Bedeutung. Abgesehen aber von dieser Rolle Adens ist dasselbe auch als ein Stapelplatz für den Handel nach den benachbarten arabischen Gebieten einerseits und nach Ostafrika andererseits wichtig, welcher Handel sich dort in die grosse Route einschaltet.

Die Engländer haben Aden im Jahre 1839 in Besitz genommen, nachdem sie bereits längere Zeit auf diesen Ort ihr Augenmerk gelenkt hatten. Schon die Römer haben die Wichtigkeit dieses Punktes erkannt, weshalb Aelius Gallus, der römische Statthalter Aegyptens, 24 v. Ch. seinen Feldzug gegen das Reich der Sabäer bis zur Hafenstadt Adana, dem heutigen Aden ausdehnte, und nach

Berichten des berühmten Reisenden Marco Polo soll auch zu seiner Zeit daselbst eine grosse Handelsstadt gestanden sein. Im XVI. Jahrhundert setzten sich die Portugiesen dort fest, mussten jedoch bald den Türken weichen.

Die Türken haben im vorigen Jahrhunderte den Ort an arabische Scheicks überlassen müssen. Die Plünderung eines 1837 daselbst gescheiterten Schiffes gab den Engländern erwünschten Anlass zu einer Expedition dahin, deren Ergebniss nach mancherlei Kämpfen die Eroberung Adens war. Die neuen Herren waren sofort darauf bedacht, diese Station nicht nur militärisch sicher zu stellen, sondern auch für die Bedürfnisse des Handels entsprechend auszustatten, denn dreifachen Zwecken muss der Platz dienen: als militärische Position zur Beherrschung der Einfahrt in das Rothe Meer, als Kohlen- und Proviantstation für die Schiffe, welche dort passiren, und endlich als Handelsplatz für die schon erwähnten Seitengebiete.

Durch seine Lage entspricht Aden dieser dreifachen Aufgabe. In jeder anderen Beziehung gehört es aber durchaus nicht zu den Orten, die irgend welche Anziehung üben, denn heiss brennt die Sonne auf das kahle, felsige Gelände, und vergebens sucht das Auge nach einer Erquickung. Es gibt nahezu keine Vegetation, wohl aber blendet die helle Farbe der Landschaft, welche noch durch den weissen Anstrich aller Baulichkeiten erhöht wird, in höchst lästiger Weise. In einer Beziehung erinnert Aden an Gibraltar. Es steckt nämlich auch zwischen Felsen und ist stark befestigt. In Aden West (auch Back) Bay, Bander Tauwahi, können Schiffe sowohl auf der sogenannten Aden Road, als auch im eigentlichen Hafen vom Leuchtschiffe gegen die nur kleinen Fahrzeugen zugängliche innere Bucht hin ankern. Während des Südwestmonsuns herrscht jedoch todter Seegang auf dem äusseren Ankerplatz. Locallootsen sind immer zu haben. Während der Monate Juni, Juli und August bietet die Aden East Bay einen guten und der Stadt nahen Ankerplatz, welcher jedoch während des Nordostmonsuns starkem Seegange ausgesetzt ist.

Aden zerfällt in zwei Theile, in Steamerpoint bei Ras Marbut an der West Bay und in das eigentliche Aden. Steamerpoint liegt am eigentlichen Hafen. Hier befinden sich die Agentien der verschiedenen Aden berührenden Dampfergesellschaften, mehrere Hôtels und die Consularämter. Sämmtliche Häuser haben ganz flache Dächer und sind möglichst luftig gebaut, um gute Ventilation zu erzielen.

Von Steamerpoint führt eine gute Strasse, theilweise durch Felsentunnels, nach der eigentlichen Stadt. Diese ist sehr regelmässig in meist rechtwinkelig sich schneidenden Strassen angelegt, bietet aber nichts Bemerkenswerthes dar. Als Baumaterial ist fast ausschliesslich Korallenstein verwendet.

Eine grosse Wichtigkeit für Aden, einen Ort, der keine natürlichen Quellen besitzt, hat die in der Nähe der Stadt befindliche Cisternenanlage, in welcher man das Regenwasser sammelt. Diese Anlagen sind zugleich das einzige Object, welches in Aden Interesse bietet, und der einzige grüne Fleck Erde, allwo man sich etwas erholen kann. Die Cisternen sind sehr alt und man kann die Zeit ihrer Entstehung nicht genau angeben. Sie sind stufenförmig in den Felsen eingehauen, so dass es im Ganzen fünfzig Reservoirs gibt, welche gut ausgemauert sind. Ist ein Reservoir voll, so strömt das überfliessende Wasser in das tiefergelegene. Am Südostende der Stadt werden diese Reservoirs durch ein grosses Bassin abgeschlossen. Man veranschlagt den Fassungsraum sämmtlicher Cisternen auf fast anderthalb Millionen Hektoliter. Bei dem im Ganzen seltenen Regenfalle sind die Cisternen schwer ganz zu füllen, und darum ist Wasser in Aden ein gut bezahlter Artikel. Man ist damit sparsam und hilft vielfach durch Destillation von Meerwasser nach. Uebrigens ist in neuester Zeit auch eine Wasserleitung angelegt.

In fortificatorischer Beziehung gilt Aden für stark. Die Felsen bilden den Kern der Anlage, während die Kunst nur zu deren Ergänzung mitgeholfen hat. Eine Reihe von Batterien krönt die einzelnen Höhen. Die Garnison selbst aber ist meist in luftigen Baracken untergebracht. Aden untersteht der Präsidentschaft Bombay; jedoch sind dem in der Stadt residirenden Regierungsvertreter (Resident) ziemlich grosse Befugnisse zugestanden.

Die Einwohnerschaft Adens ist sehr gemischt. Herrschen auch dort die Engländer, so ist doch deren Anzahl, abgesehen von der Besatzung, eine geringe. Aber trotz der tropischen Temperatur des Ortes halten die Engländer auch in Aden an ihren heimischen Gewohnheiten fest. Das Gros der Bevölkerung besteht aus Arabern und aus Somali-Negern. Die Araber sind die eigentlichen Landinsassen, ein stattlicher Menschenschlag, der sich hier vorwiegend mit Handel beschäftigt; hauptsächlich schaffen sie aus den benachbarten Gebieten Lebensmittel her. Die Somali kommen von der afrikanischen Küste herüber, haben sich aber in Aden niedergelassen und sind zum Theil auch in engere Beziehung zu den Einwohnern getreten. Diese Somali vermitteln wesentlich den Verkehr mit Afrika. Sie handeln hauptsächlich mit Vieh, Straussfedern, Elephantenzähnen und Stroharbeiten der verschiedensten Art. Die Somali haben eine mehr gelbliche Hautfarbe und werden daher fast mit Unrecht der Negerrasse zugezählt. Sie tragen ein sehr einfaches Costüm, färben sich aber gerne das

Haar in röthlichen Tönen und lieben einen aus vielen Zöpfchen zusammengestellten Kopfputz. Sie sind kriegerische Leute, welche in ihrer Heimat mit den Gallas-Negern viele Streitigkeiten ausgefochten haben. Aber in Aden müssen sie gutthun und sich der strengen englischen Zucht fügen. Es ist ihnen nicht gestattet, daselbst Waffen zu tragen oder auch nur zu besitzen.

Zu diesen beiden Hauptgruppen der Bevölkerung kommen dann noch Hindus und Malayen, Juden und Parsen und selbst Chinesen.

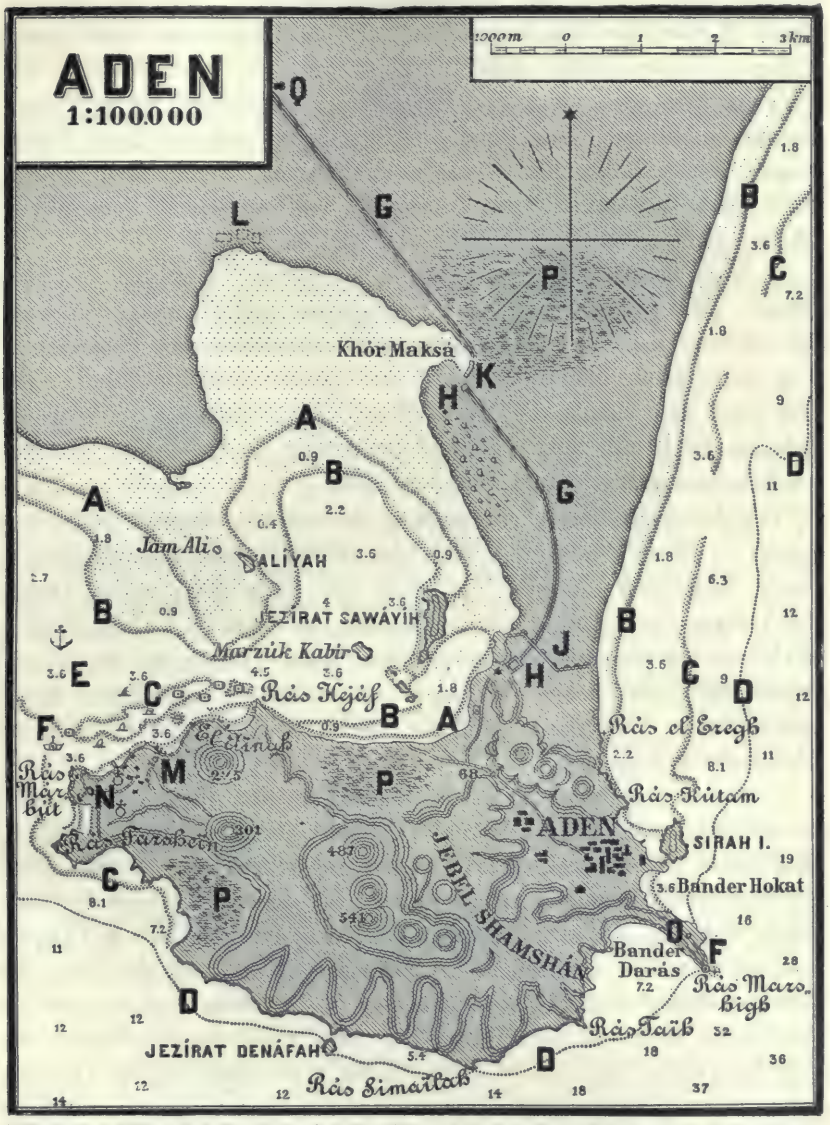
Aden (Steamer Point).

Die Parsen haben das grosse Geschäft in der Hand, die Juden widmen sich hauptsächlich dem Handel mit Straussfedern, für welchen Artikel Aden ein sehr wichtiger Punkt ist, während Malayen und Chinesen mehr für untergeordnete Dienstleistungen zu haben sind. Derart findet man in Aden eine kleine Musterkarte von Menschenrassen versammelt, und wer vom Norden kommt, gewinnt sofort einen Ueberblick über die Völkerstämme, denen er im Süden und Osten von Asien begegnen wird.

Die wichtigsten Momente im Leben dieser Stadt drehen sich um die Ankunft der vielen Dampfer. Diese bleiben wohl nie lange, be-

nützen aber ihren Aufenthalt zur Ergänzung ihrer verschiedenen Vorräthe, namentlich von Kohle. Da entwickelt sich denn an Bord und unter Bord dieser Schiffe ein reges Treiben. Wenn man auch den meisten Bedarf an Kohle, Eis, Lebensmitteln etc. durch fixe Agenten

Aden (Sonden und Höhen in Metern).



A Uferlinie bei Ebbe, B 2 Meterlinie, C 5 Meterlinie, D 10 Meterlinie, E Ankerplatz, F Leuchtfeuer, G Wasserleitung, H Wasserreservoirs, J Ruinen des Duribel Arabel Walles, K Brücke, L Salinen, M Telegraphenamt, N Fort, O Signalstation, P Sümpfe, Q Grab von Scheikh Othman.

besorgt, über welche jede Dampferlinie hier verfügt, so versuchen es doch die vielen Händler, nebenher noch Geschäfte zu machen. Händler mit Edelsteinen und Raritäten etc. rechnen auf die Neugierde und Kauflust der Passagiere, denen es doch um einen Zeitvertreib zu thun ist. Und zumeist gelingt es ihnen auch, ihre Artikel recht theuer an den Mann zu bringen. Alle die verschiedenen Kinder des Orientes, welche sich im Hafen von Aden herandrängen, haben einen stark ausgeprägten Sinn für Geschäft und Verkauf. Was sich nicht dem Dampferverkehr widmet, ist im Küstenhandel beschäftigt. Zumeist sind es Segelboote, welche diesen Handel gegen Osten längs der Küste von Hadramaut und nach Maskat, nach dem Westen mit dem Somaliland und südwärts, dem afrikanischen Gestade entlang, bis Sansibar betreiben.

Aden ist ein Hauptknotenpunkt des grossen Verkehres nach dem Osten. Hier trennen sich die Dampferlinien nach Bombay von jenen, die direct nach Ceylon und von dort einerseits nach dem Ganges und andererseits nach Singapore und weiter gerichtet sind. Von hier geht auch häufig die Fahrt direct nach Australien, und ebenso nehmen die in allerletzter Zeit an Bedeutung zunehmenden ostafrikanischen Linien ihren Curs von Aden aus.

Zählt daher dieser Ort auch nicht viel über 30.000 Seelen und macht er zwischen Felsen und Sonnenbrand einen ungemüthlichen, wenig lockenden Eindruck, so dass man dort ein gewisses Gefühl der Verlassenheit nicht überwinden kann, so spielt er doch im grossen Weltverkehre eine nicht unwesentliche Rolle. Durch die Pforte von Aden wälzt sich ohne Unterlass ein wahrhaft gewaltiger Strom menschlicher Thätigkeit, seit der Canal des genialen Lesseps zur Thatsache geworden ist.

Seit der Durchstechung des Suezcanals hat Aden dadurch, dass es auf dem asiatischen Verkehr vielfach als Kohlenstation benützt und daher von zahlreichen Schiffen angelaufen wird, als Hafenplatz an Bedeutung gewonnen. Doch laufen in neuester Zeit viele Dampfer Aden nicht an, sondern ergänzen ihren Kohlenvorrath aus den Dépôts auf der ebenfalls englischen Insel Perim; da diese in der Mitte der Strasse Bab-el-Mandeb, des „Thores der Thränen", liegt, welches das Rothe Meer mit dem Busen von Aden verbindet, so ersparen die Schiffe, welche hier statt in Aden landen, etwa einen halben Tag Zeit.

Adens Handelsverkehr nimmt auf Kosten Djeddahs stetig zu. Namentlich ist seit dem Jahre 1887, wie aus folgender Zusammenstellung ersichtlich, ein lebhafter Fortschritt zu verzeichnen.

Es betrug die Einfuhr im Jahre 1888 27,007.263 Rup., 1889 35,004.908 Rup. und die Ausfuhr 1888 22,412.507 Rup., 1889 27.212.082 Rup. Es verzeichnet sonach der Gesammtverkehr von Aden von 1888 auf 1889 einen Aufschwung um rund 13 Mill. Rup., der wohl in erster Linie darauf zurückzuführen ist, dass Aden als Freihafen im Gegensatz zu den türkischen Seeplätzen mit ihrem 8%igen Zolle dem Waarenverkehre grössere Erleichterungen bietet und deshalb den Vorzug erhält.

Da der Import von Aden vermöge seines höheren Werthes als der wichtigere Theil seines Handelsverkehres erscheint, wollen wir vorerst die Einfuhr in ihren hervorstechenden Theilen einer Besprechung unterziehen.

Den bedeutendsten Einfuhrgegenstand von Aden bilden die Erzeugnisse der Textilindustrie. Darunter stehen Baumwollgewebe aller Art an erster Stelle. Deren Einfuhrwerth repräsentirte im Jahre 1888, welches als Berichtsjahr ins Auge gefasst ist, 376.080 £. Daneben wurden 7850 *q* Baumwollgarne im Werthe von 56.120 £ importirt. Unter Einem ist der Import von Seidenfabricaten zu erwähnen, welche einen Werth von 26.640 £ repräsentirten.

An zweiter Stelle steht die Gruppe der Nahrungsmittel. In dieser bilden Getreide und Reis die weitaus wichtigsten Einfuhrsartikel. Im Berichtsjahre importirte Aden davon 322.000 *q* im Werthe von 233.000 £.

Bemerkenswerth ist ferner die Einfuhr von Mehl, welche im gleichen Zeitabschnitte 54.500 *q* im Werthe von 58.000 £ umfasste.

Erwähnt zu werden verdient noch der Import von Datteln in einem Gewichte von 45.114 *q* und einem Werthe von 30.840 £.

Eine grosse Bedeutung für den Import von Aden besitzt Tabak. Im Berichtsjahre wurden davon 22.700 *q* im Werthe von 64.720 £ importirt.

Die Einfuhrliste kann nicht geschlossen werden, ohne den Import von Kohle hervorzuheben, der sich auf 1,442.240 *q* für 245.400 £ belief.

In der Ausfuhr verzeichnet Kaffee den stärksten Export, der im Berichtsjahre 34.750 *q* im Werthe von 378.640 £ umfasste.

Den nächststärksten Ausfuhrartikel des Pflanzenreiches bildet Gummi, dessen Ausfuhr sich auf 10.500 *q* im Werthe von 93.840 £ belief.

Ausserdem kommt noch der Export von Weihrauch, Gewürzen und Droguen in Betracht. Aden exportirte 1888:

Weihrauch	11.516 *q*	für	35.600 £
Gewürze	4.825 „	„	23.200 „
Droguen	1.900 „	„	15.600 „

Unter den Producten des Thierreiches müssen Häute in erster Reihe mit einem Exporte von 22.400 *q* und einem Werthe von 4,690.000 Frcs. genannt werden.

Einen lebhaften Handels- und Ausfuhrartikel von Aden bildet ferner Perlmutter, das im Jahre 1888 in einer Menge von 4306 *q* und in einem Werthe von 40.840 £ zur Ausfuhr gelangte.

Der Export von Elfenbein repräsentirte während des gleichen Jahres 285 *q* und einen Werth von 27.760 £.

Mit der Anführung des Exportes von Straussfedern erreicht die Ausfuhrliste der wichtigeren Artikel ihren Abschluss. An Straussfedern exportirte Aden im Jahre 1888 21 *q* für 2.640 £, welche Summe gegen das vorhergehende Jahr, in welchem Straussfedern im Werthe von 9.600 £ ausgeführt wurden, einen bedeutenden Rückgang aufweist.

Von handelsthätigen Schiffen liefen in Aden 1888 ein im Ganzen 1482, darunter 1476 Dampfer und 6 Segler.

An dem Dampfschiffahrtsverkehre waren die einzelnen Nationen in folgender Weise betheiligt:

	Dampfer	Tons		Dampfer	Tons
Englische	1003	1,153.000	Holländische	33	50.250
Französische	135	236.000	Spanische	27	59.600
Oesterr.-ungarische	77	127.950	Türkische	27	17.079
Italienische	81	125.000	Russische	11	20.061
Deutsche	66	132.600			

Die wichtigsten Dampfschiffahrtsgesellschaften, welche Aden regelmässig anlaufen, sind: die Peninsular and Oriental Steam Navigation Cy., British India Steam Navigation Cy., Orient and Pacific Steam Navigation Cy., die Messageries maritimes, der Norddeutsche Lloyd, der Oesterreichisch-Ungarische Lloyd, die Società Generale Italiana.

Aden ist durch Kabel telegraphisch mit Bombay, Suez, der Insel Perim (-Obock), mit Suakin, Sansibar und Kapstadt verbunden.

In Aden unterhalten Consulate: Belgien, Dänemark, Deutsches Reich, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Schweden und Norwegen, Vereinigte Staaten von Amerika.

Dscheddah.

An der Ostküste, der arabischen Seite, des Rothen Meeres folgen sich vier Häfen vom Süden nach Norden, nämlich Hodeida (Hodeidah), Lokeya (Lokijah), Dscheddah, (Jiddah) und Yambo (Yenbo, Port of Medina). Die beiden erstgenannten haben insoferne einige Bedeutung, als sie den Handel mit Yemen vermitteln; in Hodeida, dem an Bevölkerung grösseren Platze, gelangt namentlich der Kaffee von Mokka zur Ausfuhr, während Lokeya sich besonders mit dem Perlmutterhandel beschäftigt.

Wichtiger jedoch als die beiden eben genannten ist Dscheddah, der Hafenplatz der allen Mohammedanern heiligsten Stadt Mekka und des Landes Hedschas (Hidscha). Dscheddah hat einen schwer zugänglichen, jedoch sehr guten, von einer dreifachen Linie von Felsriffen geschützten Hafen. Die Stadt bietet, vom Meere aus gesehen, keinen ungünstigen Eindruck. Sie ist von befestigten Mauerwällen eingeschlossen und besitzt stattliche Gebäude in reiner arabischer Bauart, deren bedeutende Höhe (sie haben bis drei und vier Stockwerke), imponirt. Die Strassen sind im Allgemeinen breit, jedoch ungepflastert; die Vorstädte werden von elenden Hütten gebildet. Die Häuser der Stadt sind, namentlich an Balkonen, Thüren und Fenstern mit vieler, oft fein und kunstvoll ausgeführter Holzarbeit, versehen. Durch feste Thore, deren je eines gegen je eine Himmelsrichtung gerichtet ist, gelangt man in das Innere der Stadt. Hier zeigt sich durchweg noch echt orientalisches Gepräge. Vielleicht keine Stadt des Orientes hat so sehr und so zähe den muselmännischen Charakter festgehalten, als Dscheddah, allwo noch vor Kurzem Europäer sich nicht ohne Gefahr aufhalten konnten. Es begreift sich dies aber leicht. Jahraus, jahrein wälzt sich der Strom der frommen Pilger durch Dscheddah nach dem benachbarten Mekka, wo sie am Grabe des Propheten ihre Andacht verrichten und an der Geburtsstätte des Islams in gläubigen Erinnerungen schwelgen. Wer aber die beschwerliche Pilgerfahrt

nach Mekka antritt, der ist islamitischer Sinnesart voll, der ist überhaupt von einer eigenen exclusiven Rechtgläubigkeit, und er meint, dass ihm der harte Pilgerpfad den Weg nach Mohammeds Paradiese eröffne. Der letzte, elendeste Hadschi — so nennt man die, welche die Wallfahrt nach Mekka unternommen haben, — hält sich für tausendfach besser als irgend einen Ungläubigen; mit einer gewissen stolzen Verachtung blickt er auf solchen herab und ungern sieht er auf dem geheiligten Boden, den er mit ehrfurchtsvollen Gefühlen betritt, Ungläubige sich bewegen, denen der Prophet nichts gilt. Der Fanatismus der Pilger hat Dscheddah durchtränkt, und was der Fanatismus nicht allein bewirken konnte, das brachte dann das eigene pecuniäre Interesse hinzu. Denn ist auch der Araber in Dscheddah ein braver Muselmann, sich voll bewusst seiner beglückenden Existenz am Eingange des heiligen Mekka, so weiss er doch auch den materiellen Segen zu schätzen, welchen der Pilgerzug mit sich bringt. Kaufmann war Mohammed gewesen und kaufmännischen Sinn haben die Araber sich bewahrt.

Je mehr aber fremder Einfluss in Dscheddah zur Geltung kommen würde, desto mehr könnte vielleicht der Pilgerzug allgemach Störungen oder doch lästige Verringerung erleiden.

Aus allen Theilen der muselmännischen Welt kommen Pilger, und wer über die ethnographische Verbreitung dieser Religion Studien machen wollte, der thäte wohl am besten, er ginge nach Dscheddah; denn hier steht ihm eine vollständige Musterkarte zur Verfügung, und er sieht neben dem echten Türken den Araber aus Sansibar, neben dem Bosniaken aus Sarajevo den Sickh von den Ufern des Indus, neben einem Oesbegen aus Bochara einen Marokkaner vom atlantischen Gestade. Reiche und Arme, Alte und Junge kommen gezogen, und so mancher ist darunter, welcher Tag um Tag sich seinen Unterhalt erbetteln muss. Aber Gott ist gross und barmherzig, und wenn er wollte, dass der arme Mann sich gegen Mekka aufmache, so wird er auch für ihn sorgen. Der Muselmann vertraut dem Schicksal mit stoischer Ruhe und sorgt wenig um den kommenden Tag, denn seiner Ansicht nach nützt diese Sorge doch nichts, wenn es einmal im Buche des Schicksals anders bestimmt sein sollte.

An eigentlichen Sehenswürdigkeiten weist Dscheddah nicht viel auf. Ausser dem grossen und immer gut versorgten Bazar ist auch ein altes, aber schon ziemlich verfallenes Castell und das Palais des türkischen Gouverneurs zu erwähnen. Dagegen bietet das ausserhalb der Stadt gelegene „Grab der Eva“ deswegen Interesse, weil dieser

Punkt in der mohammedanischen Religion eine Rolle spielt. Dieses sogenannte Grab ist ein roher Steinbau und besteht aus zwei niederen Mauern, welche in einer Entfernung von 2 *m* miteinander parallel laufen. Die Länge der Mauern beträgt ungefähr je 70 *m*. Sie sind genau von Nord nach Süd gerichtet. Am südlichen Ende derselben erhebt sich eine Palme, um den Punkt zu bezeichnen, wo der Kopf der „Mutter des Menschengeschlechtes" ruht. Dass diese Mutter ein Weib von ganz gewaltigen Dimensionen gewesen sein muss, erhellt aus dem Umstande, dass ungefähr 40 *m* vom Kopfende entfernt eine Art von Capelle errichtet ist, um die Stelle zu kennzeichnen, wo nach der Tradition der Nabel der Eva zu liegen kommt. In dieser Capelle steht ein schöner Schrank, der einen alten, mit vielen räthselhaften Inschriften bedeckten Stein umschliesst. Die Wände dieser Capelle sind mit Sprüchen des Korans bedeckt. Der ganze Boden des angeblichen Grabes ist reich mit Kräutern bepflanzt und bietet dadurch auch dem Giaur einen erfrischenden Anblick. Zum Grabe der Eva wandern nun die Pilger zuerst, ehe sie noch den Zug nach Mekka antreten. Dort beten sie inbrünstig und werden manchen Goldstückes ledig, welche die stets zahlreich versammelten Derwische ihnen abnehmen.

Zwischen dem Grabe der Eva und dem nahen, auf der Strasse nach Mekka gelegenen Stadtthore sammeln sich in der Regel die Pilgerkarawanen vor ihrem Abgange. Man veranschlagt die Zahl der jährlich durch Dscheddah ziehenden Pilger auf durchschnittlich 100.000, von denen wenigstens die Hälfte auf dem Seewege anlangen. Diese Pilgertransporte bilden für die betreffenden Dampferlinien ein ganz einträgliches Geschäft, dessen Schattenseite nur darin liegt, dass diese Pilger nicht selten die Keime der Cholera mit sich schleppen und dann alle möglichen sanitären Plackereien für die betroffenen Schiffe verursachen.

Die eigentliche Einwohnerzahl der Stadt beläuft sich auf etwa 20.000 Seelen, vorwiegend arabischen Stammes. Neben den Leuten letzteren Schlages gibt es viele Neger, welche Sclaven sind oder doch Sclavendienste verrichten. Einst bildete der Handel mit solchen Sclaven aus Afrika nach Arabien ein schwungvoll betriebenes Geschäft, und Dscheddah wie Hodeida waren gute Stapelplätze für den weiteren Vertrieb dieser „Waare". Heute wird der ganze Ostsaum Afrikas von Kriegsschiffen bewacht, damit ja nicht die berüchtigten Dhaus mit der „schwarzen Waare" herüberkommen können, aber ganz kann man bis jetzt das Unwesen doch nicht hindern. In

Arabien ist die Zahl der Neger gross, und sie machen wenigstens den Eindruck, Sclaven zu sein.

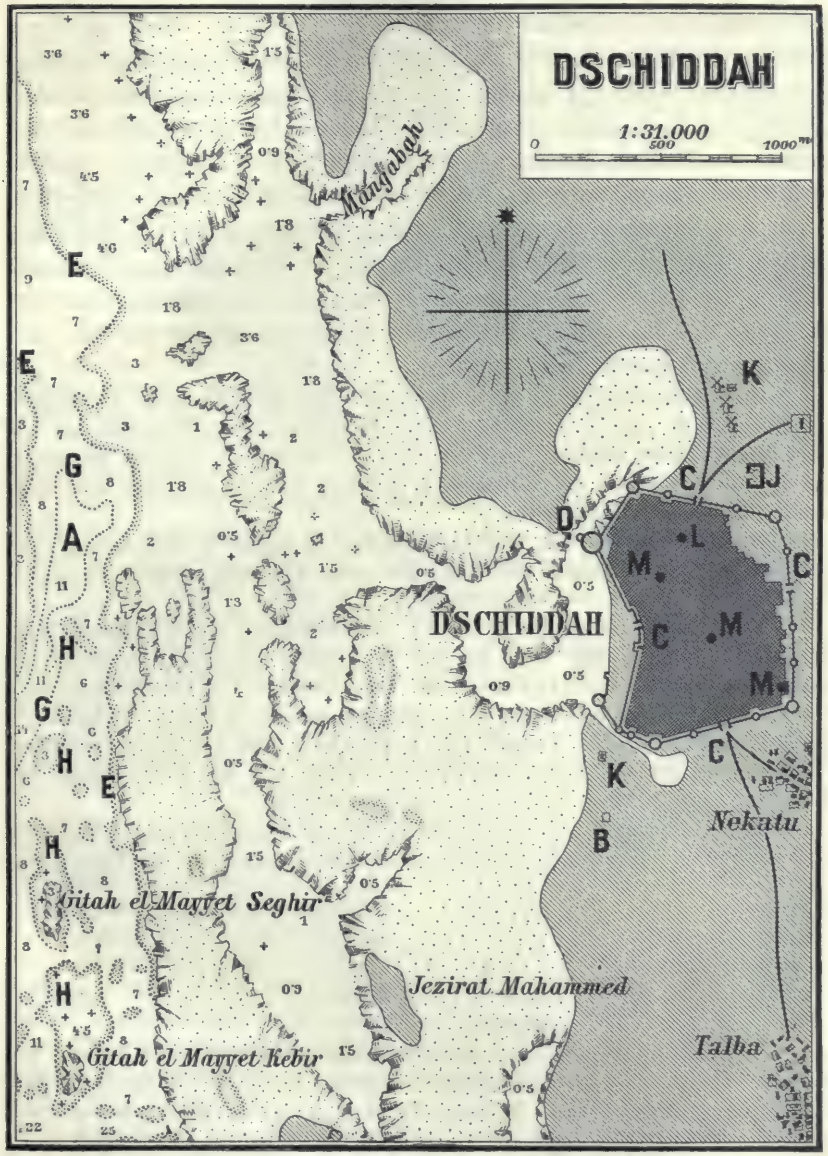
In Dscheddah residirt ein türkischer Pascha als Gouverneur. Das ganze westliche Arabien zählt zum türkischen Reiche, aber die Autorität des Sultans macht sich abseits der Küste wenig fühlbar, und in Mekka dürfte der dortige Grossscheik, der eigentliche Hüter des Prophetengrabes mehr Einfluss und Macht haben, als die anderen Vertreter des Padischahs.

Dscheddah.

Die Bewohner von Dscheddah haben den Handel des Hedschas hauptsächlich in ihren Händen. Ausserdem dreht sich ihre Beschäftigung um alles, was mit dem Pilgerzuge im Zusammenhange steht. Da darf wohl keiner durch die Stadt, der nicht in irgend einer Weise den schuldigen Tribut zurückgelassen. Die Einwohner sind fanatisch, ja 1858 fand sogar ein Gemetzel unter Christen statt, dem der englische und der französische Consul zum Opfer fielen. Doch verlangten damals die Mächte, nachdem Dscheddah von einem englischen Kriegsschiffe drei Tage lang bombardirt worden war, strenge Bestrafung der Schuldigen. Die türkische Regierung musste einige Hinrichtun-

gen vornehmen lassen, was nicht ohne nachhaltigen Eindruck auf die Ultras von Dscheddah blieb. Heute haben sich dort bereits einige Europäer niedergelassen und begegnen keinen Schwierigkeiten.

Dscheddah (Sonden in Metern).



A Ankerplatz, B Begräbnissplatz der Christen, C Stadtthore, D Gefängniss, E 5 Meterlinie, G 10 Meterlinie, H Untiefen, J Baraken, K Mohammedanische Priesterwohnungen, L englisches Consulat, M Minaret.

Aber eine gewisse Klugheit ist immer noch geboten, namentlich gegenüber den Aeusserungen der Frömmigkeit, welchen der Fremde mit aller Rücksicht und äusserlichen Achtung begegnen muss.

Seit der Besitznahme von Aden durch die Engländer und die Occupation von Massaua durch die Italiener ist die commercielle Bedeutung von Dscheddah im Abnehmen begriffen. Aden als Freihafen im Gegensatze zu dem in den türkischen Seeplätzen herrschenden 8percentigen Werthzoll bildete bald eine fühlbare Concurrenz für den Handel von Dscheddah. Dscheddah, ehemals der Mittelpunkt für den Handel des Rothen Meeres mit Abessinien, Nubien, Aegypten, Indien, Afrika und Europa erlitt auch einen bedeutenden Schaden infolge der durch den Suezcanal bewirkten directen Verbindung dieser Länder mit Europa. Bedeutung hat dieser Hafen nur noch durch den Umstand, dass er der Landungsplatz für die Mekkapilger ist und dass von hier aus auch die Versorgung der heiligen Stätte des Islams mit den verschiedenen Bedarfsartikeln stattfindet.

Dscheddah, welches in seiner Blüthezeit einen Handelsverkehr im Werthe von 1,600.000 £ aufwies, verzeichnet heute kaum mehr einen Waarenumsatz von 1,000.000 £. Davon entfallen circa 720.000 £ auf die Einfuhr und nur 280.000 £ auf die Ausfuhr. Nach den vorliegenden Berichten wurden im Jahre 1890 auch diese Ziffern nicht mehr erreicht.

Die nun folgenden Ein- und Ausfuhrziffern erscheinen in Ermanglung einer genauen officiellen Statistik das Ergebniss einer Schätzung, dürften jedoch von der Wirklichkeit kaum wesentlich abweichen.

Fassen wir zunächst die Einfuhr Dscheddahs als den wichtigeren Theil seines Aussenhandels, und zwar für das Jahr 1890, ins Auge. so finden wir Manufactur- und Textilwaaren mit einem Werthe von 150.000 £ an der Spitze. Davon kamen für 80.000 £ aus England und für 70.000 £ aus Indien. — 12.000 £ repräsentirte die Einfuhr von Teppichen aller Art, worin Dscheddah einen sehr bedeutenden Handel betreibt, da Teppiche von den Mekka-Pilgern aus Algerien, Aegypten und Indien gern gekauft werden.

In nachstehender Tabelle verzeichnen wir die Importziffern der wichtigsten Nahrungs- und Genussmittel. Es erreichte im Berichtsjahre die Einfuhr von

	Werth		Werth
Zucker	27.000 £	Gewürzen und Droguen. .	15.000 £
Kaffee	33.500 „	Butter	18.000 „
Weizen (Indien u. Aegypt.)	87.000 „	Thee.	30.000 „
Gerste (Indien)	24.500 „	Bohnen	3.000 „
Reis.	20.000 „		

Von Tabak gelangt eine specielle Sorte aus Persien und Mukalla zur Einfuhr. Es ist ungeschnittener Tabak (Dembikih), der für das Nargileh-Rauchen mit Vorliebe verwendet wird. Da dieser Tabak in der Türkei nicht gepflanzt wird, ist seine Einfuhr nur gegen einen 75%igen Zoll gestattet. Von dieser Sorte importirte Dscheddah im Berichtsjahre für 7500 £.

Einen lebhaften Importartikel bildet ferner Holz. Im Jahre 1890 wurden

für 15.000 £ Bretter und für 2500 £ Balken zumeist aus den Straits Settlements eingeführt.

Erwähnenswerth ist noch die Einfuhr von Metallen. Dieselbe umfasste für 4000 £ Kupfer, für 1800 £ Zinn und für 1700 £ Blei.

Die Einfuhr von Petroleum (aus Amerika) verzeichnete einen Werth von 15.000 £ und der Import von Kohle einen solchen von 3050 £.

In der Ausfuhr repräsentirten Perlmutterschalen den grössten Werth mit 15.000 £. In diesem Artikel hat sich der Handel theilweise nach Massaua gezogen, wo die Schalen bessere Verwerthung finden. Der grösste Theil der nach Dscheddah gebrachten Schalen wird mit Dampfern des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd nach Triest verschifft, und nur die grösseren Muscheln sendet man nach Jaffa und Jerusalem, wo die Erzeugung von Schmuckgegenständen aus Perlmutter einen hervorragenden Industriezweig bildet. Auch wurden für 600 £ Schildkrotschalen exportirt.

Den nächstbedeutenden Ausfuhrartikel bilden Felle. Dscheddah exportirte im Berichtsjahre für 7100 £ Ziegenfelle, für 5300 £ Schaffelle und für 850 £ Kuhhäute.

Unter den Producten des Pflanzenreiches ist der Export von Datteln im Betrage von 9000 £ in erster Reihe zu erwähnen. An diese reihen sich nachstehende Artikel: Hennah im Werthe von 1300 £, Sennesblätter im Werthe von 1100 £ und Gummi im Werthe von 2600 £.

Schliesslich sind noch Honig und Wachs als minder erhebliche Ausfuhrartikel Dscheddahs zu nennen.

Wie schon erwähnt, verdankt Dscheddah seine Bedeutung dem in diesem Hafen sich concentrirenden Pilgerverkehre, dessen Umfang man aus folgenden Ziffern ermessen kann: Im Jahre 1888 landeten in Dscheddah mit Dampfern 49.652 Pilger, ausserdem 1569, die durch türkische Küstenschiffe befördert wurden.

Die grösste Zahl dieser Pilger beförderten englische Dampfer, und zwar 21.330 oder 44½%; 11.720 kamen mit ägyptischen Schiffen, 5114 mit türkischen, 3533 mit österreichischen, der Rest mit holländischen, französischen, italienischen und deutschen.

Der Schiffsverkehr Dscheddahs ist schon aus diesem Grunde ein ganz respectabler. Im Jahre 1890 liefen daselbst ein 231 Dampfer mit einem Gehalte von 251.666 *T.* Darunter waren:

Britische	105	mit 138.176 *T*	Türkische	22	mit 18.211 *T*
Aegyptische	54	„ 34.228 „	Deutsche	1	„ 2.008 „
Holländische	21	„ 31.008 „	Französische	3	„ 3.453 „
Oesterreichische . .	21	„ 30.962 „	Sansibarische	4	„ 3.620 „

Ausserdem 7 Segler mit 6251 *T.*

Die regelmässige Verbindung besorgen ägyptische Dampfer (Suez-Aden) jede zweite Woche, und der österreichisch-ungarische Lloyd jeden zweiten Monat. Dscheddah ist durch ein Kabel mit Suakin an der Westküste des Rothen Meeres verbunden und hat über diesen Hafen Anschluss an das Netz der internationalen Telegraphen. Von Dscheddah gehen Landlinien nach Mekka und Hodeida-Sana in Südarabien.

Consulate haben in Dscheddah: Frankreich, Grossbritannien, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn

Massaua.

An der Westküste des Rothen Meeres sind Suakin (Suakim) und Massaua (Massawa, Massua, Matsewa, Ort der Ankunft) die beiden bedeutendsten Handelsplätze, selbstverständlich relativ zu allen anderen Punkten. Beide stehen unter europäischem Einflusse; Suakin unter britischem, Massaua unter italienischem. Suakin hat ungefähr 5000 Einwohner, von denen jedoch ein guter Theil während der grossen Hitze des Sommers den Ort verlässt, um Kühlung im Inneren Afrikas zu suchen. Der Ort ist an sich von keinerlei Bedeutung und ganz reizlos. Die Bewohner bestehen meist aus Nubiern, dann auch aus Arabern, einigen Griechen, Banianen und einigen englischen Kaufleuten. Die britische Besatzung ist relativ stark. Die vielfachen Unruhen und kriegerischen Verwicklungen, deren Schauplatz im Laufe des letzten Decenniums der benachbarte Sudan gewesen ist, blieben nicht ohne Rückwirkung auf Suakin. Aeusserlich führten sie zur Befestigung des Platzes, innerlich unterband aber der Aufstand des Mahdi Suakin's Handel fast vollständig, und auch heute noch haben sich die Verhältnisse nicht viel gebessert, eine neue Blüthe ist erst nach Pacificierung des Sudan zu erwarten.

Das südlicher, unter 15° 36′ nördlicher Breite und 39° 38′ östlicher Länge am Eingang der auch Massaua oder Arkiko benannten Bai gelegene Massaua ist heute eine italienische Colonie und Hauptort jenes Besitzes, welcher von seinem neuen Eigenthümer mit dem alterthümlichen Namen Erythraea bezeichnet worden ist.

Massaua bestand bereits als „Saba“ unter den Ptolomäern, später hiess es „Sabe“, wurde 1557 von den Türken erobert und 1866 an Aegypten abgetreten.

Bekanntlich wurden die Italiener auch von dem Colonialfieber ergriffen, welches in den Achtzigerjahren weithin verbreitet war und namentlich auch die Richtung nach Afrika nahm. Ein Streit mit Abessinien, allwo man italienische Forschungsreisende arg gemassregelt hatte, gab Anlass zur Entsendung einer militärischen Expedition, welche sich des für den Verkehr mit Abessinien wichtigsten Hafens von Massaua bemächtigte.

Dieses Massaua ist ein kleiner, durch sein ungesundes Klima berüchtigter Ort mit etwa 5000 Einwohnern. Derselbe liegt auf zwei Inseln, welche durch Erddämme mit dem Festlande verbunden sind. Jener Damm, welcher zu der dem Festlande näheren Insel führt, ist über 1000 *m* lang. Bemerkenswerthes bietet dieser Ort nicht, weder an Baulichkeiten, noch an sonstigen Einrichtungen. Auf der östlich gelegenen Insel befinden sich das alte Fort, die französische Mission und das Zollamt, vor welchem man mit dem Baue eines neuen Quais begonnen hat. Auf der westlichen Insel liegen die Baracken der Garnison und ein grosses Wasserreservoir.

Massaua.

Der Hafen ist klein, aber gut und leicht zugänglich. Die Italiener konnten während der kurzen Zeit ihres Besitzes nichts leisten, da ihre ganze Aufmerksamkeit theils durch die bedrohlichen Verhältnisse zu Abessinien, theils aber durch die Fürsorge für die Truppen, welche das Expeditionscorps bildeten, fortwährend in Anspruch genommen war. Dieses Corps hat durch das überaus heisse Klima und durch den Mangel an gutem Trinkwasser viel zu leiden gehabt. Es wies stets einen sehr hohen Krankenstand und Sterblichkeit auf. Die italienischen Soldaten schlafen unter nassen Tüchern, welche sie auf den nackten Leib legen, um durch die Verdunstung einige Kühlung zu erfahren.

Die Bewohner Massauas sind zumeist Eingeborene, nur wenige Araber, Nubier, Hindus und Griechen haben sich dort niedergelassen; neuestens ziehen auch Italiener den Spuren der eigenen Truppen nach. Seit es den Italienern gelang, auf dem kühleren, gesunderen Hochplateau von Keren festen Fuss zu fassen, haben sich deren Aussichten, den Handel Abessiniens wenigstens zum Theile in die Hände zu bekommen, wesentlich gebessert. In Italien selbst sind die Ansichten über das ganze Unternehmen getheilt. Nicht Wenige erblicken darin mehr ein wenig überlegtes Wagniss, als den Anfang einer hoffnungsvollen colonialen Politik. Ja es erscheint selbst noch gar nicht ausgemacht, ob gerade Massaua der richtige Punkt sei, um dort ein Emporium für den abessinischen Handel zu schaffen.

Ein Moment lässt sich freilich nicht verkennen, und in dessen Beachtung liegt überhaupt die Hoffnung, welche Italien an diesen Besitz knüpfen darf, mit dem es wenigstens eine erste Etape gewonnen hat. Ganz Ostafrika ist in dem letzten Decennium aus seiner bisherigen Abgeschlossenheit und Verschlossenheit herausgehoben worden, und zahlreiche Bestrebungen sind thätig, um dort, wie es bereits in anderen Theilen des Erdballes der Fall ist, die Fäden auszulegen, welche auch Ostafrika dem Culturleben nahe bringen sollen. Es steht eine harte und mühselige Arbeit bevor, und manche Zeit wird vergehen, bis man am Ziele steht; aber der Anfang ist einmal gemacht, und die Mittel, welche heute durch die Technik gegeben sind und welche das früher so hindernde Moment der mangelhaften Communication überwinden können, gewährleisten den Fortgang des begonnenen Werkes.

Von einem eigentlichen Aussenhandel Massauas kann man seit der Besetzung dieses Hafens durch die Italiener wohl nicht sprechen. Seit dem mehrjährigen Kriege mit den Abessiniern beziehen diese ihren Bedarf an europäischen Waaren über Obock, den Haupthafen eines kleinen von Frankreich besetzten Küstenstriches, den die Franzosen als Deportationsplatz für die Verbrecher aus Algier, respective Tunis benützen. Die abessinischen Producte gelangen gleichfalls über Obock im Süden und über Suakin im Norden zur Ausfuhr. Ehemals spielte in dem Exporte von Massaua abessinischer Kaffee, welcher wegen seiner vorzüglichen Qualität beliebt war und bei den Orientalen als dem Mokkakaffee gleichwerthig erklärt wurde, eine grosse Rolle.

Gegenwärtig können Perlmutterschalen als der wichtigste Ausfuhrartikel Massauas angesehen werden. Namentlich sind es Dscheddahfischer, welche, wahrscheinlich der besseren Verwerthung halber, der Mehrzahl nach ihre Beute mit

Vorliebe nach Massaua zum Verkaufe bringen. Es wird in den letzten Jahren die Beobachtung gemacht, dass von den 300—400 Barken, die von Dscheddah auf den Muschelfang ausziehen, nur ein geringer Theil dahin zurückkehrt, während die übrigen nach Massaua gehen.

Massaua (Sonden in Metern).

A Grab, **B** Militärbaracken, **C** Observatorium, **D** Strasse, **E** franz. Mission, **F** Leuchtfeuer, F_1 Leuchtschiff, **G** Kohlenmagazin, **H** Ankerplatz, **J** Wasserleitung, **K** Wasserreservoir, **L** Quai im Bau, **M** Zollamt, **N** Magazin für Schiffsvorräthe, **O** Minaret, **P** franz. Consulat, **Q** 5 Meterlinie, **R** 10 Meterlinie.

So liegt denn der Schwerpunkt des Verkehrs von Massaua in seiner Einfuhr und auch da weniger in Handelsartikeln als in solchen Producten und Industrieerzeugnissen, welche zur Deckung der Bedürfnisse der italienischen Garnisonen bestimmt sind. Nach den jüngsten Ausweisen, welche im Uebrigen das Herkunftsland der einzelnen Artikel nicht berücksichtigen, so dass es schwierig erscheint, den Antheil der verschiedenen Länder an der Einfuhr dieses Hafens zu bestimmen, belief sich der Gesammtimport von Massaua im Jahre 1890 auf 13,914.198 Lire gegen 12,768.230 Lire des Jahres 1889, wies mithin eine Steigerung von 1,145.968 Lire oder 8% auf.

Den weitaus grössten Theil dieser Summe umfassen naturgemäss die für den Lebensunterhalt der Garnisonen nothwendigen Nahrungsmittel und Getränke.

So betrug der Werth der im Berichtsjahre (1890) importirten Getreide, Mehle und Früchte 6,250.639 Lire oder rund 45% der Gesammteinfuhr.

Der Import lebender Thiere umfasste im gleichen Zeitraume einen Werth von 2,084.508 Lire.

Sodann gelangten für 851.443 Lire verschiedene Colonialwaaren (inclusive Tabak) zur Einfuhr, und der Import an Getränken, Spirituosen und Oelen repräsentirte einen Werth von 833.280 Lire.

Unter den übrigen Einfuhrartikeln stehen Textilwaaren an erster Stelle. Der Hauptwerth von 2,029.588 Lire entfiel auf Baumwollwaaren, 198.035 Lire repräsentirten die eingeführten Seidenwaaren, Wollwaaren umfassten einen Werth von 56.654 Lire und Erzeugnisse aus Hanf und Leinen einen solchen von 43.431 Lire.

Der Import chemischer Producte belief sich auf 390.097 Lire.

Erwähnenswerth ist noch die Einfuhr von Erzen und Metallen im Werthe von 238.109 Lire, ferner der Import von Holz und Stroh im Werthe von 147.454 Lire und der Import von Stein und Thon im Werthe von 160.650 Lire.

Eine regelmässige Verbindung mit Massaua unterhalten:

1. Die Navigazione Generale Italiana, deren Schiffe alle 14 Tage von Neapel über Messina, Port Said und Suez nach Massaua gehen. Ausserdem lässt diese Gesellschaft wöchentlich einen Dampfer zwischen Massaua und Aden verkehren.

2. Der Oesterreich.-Ungarische Lloyd, dessen Schiffe jeden zweiten Monat auf der Fahrt von Triest nach Bombay Suez, Dscheddah, Suakin, Massaua, Hodeida und Aden berühren.

3. Aegyptische Schiffe jede zweite Woche auf der Linie Suez-Aden.

Die telegraphische Verbindung vermittelt ein Kabel nach Suakin, dem Knotenpuncte der Kabel des Rothen Meeres.

Sansibar (Zanzibar).

Längs der ganzen Strecke vom Cap Guardafui bis Natal nimmt Sansibar als Handelsplatz den ersten Rang ein. Dort concentrirt sich nicht nur der Küstenverkehr, sondern auch die Karawanen, welche die Verbindung mit dem Inneren von Afrika aufrecht halten, nahmen bis vor Kurzem fast ausschliesslich ihren Ausgang von Sansibar, dessen Sultan eine verhältnissmässig bedeutende Macht inne hatte. Heute bereiten sich freilich verschiedene Wandlungen in Ostafrika vor, unter denen jedenfalls der Erwerb eines ausgedehnten Gebietes durch das Deutsche Reich und die sehr nachhaltigen Bestrebungen nach fester Organisation dieser Länder und seines Handels eine wichtige Rolle spielen. Nicht minder wesentlich sind die Abmachungen zwischen dem Deutschen Reiche und Grossbritannien über die Abgrenzung der beiderseitigen Sphären in Ostafrika und die Bemühungen beider, sich feste Verbindungen mit dem Inneren, namentlich nach den Gebieten der grossen Seen, zu sichern.

Da droht für Sansibar mancherlei Concurrenz, denn es liegt auf der Hand, dass die neuen Colonialbesitzer sich bestreben werden, den Handelszug in ihrem eigenen Territorium bis an die Küste zu führen und ihren Küstenplätzen die Vermittlung jenes Handels zu sichern, der bisher in Sansibar und dem auf der Küste des Festlandes ihm gegenüberliegenden Saadani concentrirt war.

An der der deutschen Schutzhoheit unterstellten Küste westlich von Sansibar ist hauptsächlich Dar-es-Salaam, das einen besseren Hafen hat, als das etwas nördlich gelegene Bagamoyo, derjenige Punkt, welcher als eine Hauptechelle dieser Colonieen Aussicht auf eine künftige Entwicklung haben dürfte, während die Engländer das weiter nördlich gelegene Mombas als Hauptniederlassung einrichten. Die Eröffnung von Eisenbahnen, welche Deutsche und Engländer von ihrer Küste aus gegen den Victoria Nyanza hin bauen wollen, wird Sansibar neue Concurrenzhäfen schaffen. Im deutschen Küstengebiete

dürfte ein Platz bei Tanga oder Pangani Ausgangspunkt für die sogenannte Usambara-Linie werden, zu deren Bau sich die „Eisenbahngesellschaft für Deutsch-Ostafrika" constituirt hat.

Sansibar hat mancherlei Schicksale gehabt. Es stand schon in alten Zeiten in enger Verbindung mit Arabien, gerieth dann unter die Herrschaft der Portugiesen, welche aus Sansibar nichts machten und sich auch dort auf die Dauer nicht behaupten konnten, sondern diesen Besitz an den Imam von Maskat verloren. Die arabischen Dynasten regierten gleichzeitig über ihr Heimatland Maskat im südöstlichen Arabien und über jenes afrikanische Gebiet. Noch der Vater des jetzigen Sultans gebot über Maskat und Sansibar. Nach seinem Tode aber fand eine Trennung statt. Der eine Sohn behielt Maskat und der andere, Sayed Medschid († 1870; ein jüngerer Bruder, Sayed Khalifa, ist seit 1888 der Herrscher) trat selbständig das Regiment in den afrikanischen Besitzungen an.

Die Stadt Sansibar liegt unter 6° 10′ südlicher Breite und 39° 11′ östlicher Länge von Greenwich; sie zählt ungefähr 100.000 Einwohner, nimmt also schon dadurch den ersten Rang an der ganzen Ostküste Afrikas ein. Die sich ganz ansehnlich präsentirende Stadt, welche von den Eingeborenen Unguja genannt wird, liegt auf einer flachen, sandigen Landzunge und besteht aus mehreren von einander wesentlich verschiedenen Theilen. Im Norden liegt das europäische Viertel, welches sich durch eine gewisse Nettigkeit kennzeichnet und ausser den Niederlassungen der Europäer auch viele Häuser der arabischen Aristokratie in sich schliesst. Hier findet man durchweg Steingebäude und reine, zumeist mit Asphalt belegte Strassen. Der Styl der Häuser erinnert zumeist an die portugiesische Zeit. Die Einrichtung ist praktisch und dem Klima entsprechend, da die Nähe zum Aequator besondere Rücksicht erheischt. Man findet bei den Europäern zumeist wohlbepflanzte Höfe, in denen man sich erfrischender Kühle erfreut, und durchwegs flache, terrassirte Dächer, welche in den abendlichen Ruhestunden mit besonderer Vorliebe benützt werden. Die flachen Dächer sind auch der Lieblingsaufenthalt der Araber, welche jedoch in Bezug auf die innere Einrichtung ihrer Häuser hinter ihren europäischen Nachbarn zurückbleiben. Die arabischen Häuser enthalten sehr unregelmässig aneinandergefügte Räume und kleine Stiegen, aber fast immer einen grossen Saal für feierliche Handlungen innerhalb der Familie. Die Einrichtung an Möbelstücken ist zumeist karg.

Dem europäischen Viertel zunächst liegt das sogenannte Bazarviertel, in welchem auch die zahlreichen, dem Handel obliegenden Inder Häuser und zahllose Verkaufsbuden besitzen. Wenn auch hier noch Steinbauten vorkommen, wie denn überhaupt ungefähr ein

Drittel aller Häuser Sansibars aus Korallenstein errichtet ist, so wirkt der Eindruck dieses Viertels doch schon minder günstig, wenngleich das rege Treiben für den Ethnographen manches Interesse bietet. Der Besuch des Quartiers, welches das Fort in der Mitte der Stadt umgibt, stimmt noch mehr herab. Hier wohnen zum grossen Theile Fischer, Matrosen und Sclaven, auch viele Neger. Man findet hier nur Hütten, zumeist aus Bambus, mit Schmutz und üblem Geruch. Und diese Beigaben steigern sich in den nur von Negern bewohnten Theilen der Stadt in einer recht bedenklichen Weise, obwohl man trotz alledem mit Recht sagen kann, dass Sansibar eine für afrikanische Begriffe reinliche Stadt genannt werden muss.

Seewärts auf dem Hauptplatze liegt die Residenz des Sultans, ein einfaches Gebäude mit zwei Stockwerken, dessen innere Einrichtung gleichfalls nichts von der in orientalischen Fürstensitzen gewöhnlichen Pracht zeigt. Neben dem Palaste befinden sich zwei Gebäude, in denen der Harem des Sultans untergebracht ist. Sowohl der Palast als auch der Platz, auf welchem derselbe steht, sind elektrisch beleuchtet. Die verschiedenen auf der Insel gelegenen Landhäuser des Sultans sind bereits telephonisch mit dem Stadtpalais verbunden. Der Harem des Sultans soll zahlreich besetzt sein. Der Sultan Seyid Khalifa ben Saïd ist jedoch kein schroffer Orientale. Er hat Verständniss für europäisches Wesen und kommt den Fremden mit Freundlichkeit entgegen, wobei er wohl auf sein eigenes Interesse auch Bedacht nimmt. Seine Stellung ist übrigens keine leichte, seitdem Ostafrika von den Deutschen und Engländern aufgetheilt wurde; dabei verlor Sansibar seine Besitzungen an der Küste des Continentes, und über den Rest, die Inseln Sansibar und Pemba zusammen mit 2560 km^2 umfassend, übernahm am 4. November 1890 England die Schutzherrschaft.

Wie alle Orientalen sind der Sultan und seine Rathgeber schlaue Politiker, welche der unerbittlichen Nothwendigkeit der Verhältnisse nachgaben, ohne Widerstand zu leisten. Der Sultan verfügt auch über eine reguläre militärische Macht, welche bei feierlichen Gelegenheiten mit einer gewissen Befriedigung gezeigt wird. Sie besteht aus einer Leibwache von 1500 Mann, noch anderen 1400 Soldaten und einem Kriegsdampfer. Trotz der guten Bewaffnung und einiger europäischer Cultur dürfte jedoch der innere Werth dieser Truppen kein grosser sein. Am verlässlichsten ist jedenfalls die meist aus Beludschen gebildete Leibwache; diese sind kräftige Leute, die einen kriegerischen Eindruck machen, und denen vor

Allem der Schutz des Palais und der übrigen Häuser des Sultans in und ausser der Stadt anvertraut ist.

Die Regierungsform ist in Sansibar eine vollkommen absolute. Es gibt eigentlich keine stehenden Behörden. Der Sultan greift selbst in Alles ein und überträgt nur vorübergehend Functionen an irgend einen Vertrauensmann.

An bemerkenswerthen Gebäuden fehlt es in Sansibar vollkommen. Die Moscheen sind zwar zahlreich, aber klein und unansehnlich. Am meisten fällt noch das Gebäude der französischen Mission mit der katholischen Kirche auf. Auch eine anglikanische, die „Central-African Mission", befindet sich hier, und es sind einige Hôtels vorhanden.

Verlässt man die Stadt auf der Landenge, welche dieselbe mit der eigentlichen Insel verbindet, so findet man auf langsam ansteigendem Terrain zunächst einen meist von Madegassen bewohnten, recht primitiven Vorort und gelangt dann zur sogenannten Nasimoja, dem Hauptausflugspunkte der Leute von Sansibar, einer mit Alleen und hübschen Gärten ausgestatteten Fläche, die ihren Namen von einer Palme trägt, welche dort vereinzelt hoch emporragt. Von der Nasimoja hinweg führen dann die Wege zu den verschiedenen Friedhöfen; der Todtencultus spielt in Sansibar eine grosse Rolle.

Wandert man auf der Insel herum, so stösst man allenthalben auf die grossen Besitzungen sowohl des Sultans, als seiner reichen arabischen Unterthanen.

Die Bevölkerung von Sansibar ist eine sehr gemischte. Herrschend sind die Araber, aber ihre Anzahl ist nicht gross. Sie bilden die Aristokratie des Landes, ihnen gehört der meiste Grundbesitz, und die Insel, soweit sie nicht Domäne des Sultans ist, befindet sich ganz in ihren Händen. Freilich haben sich die Araber nicht rein erhalten, sondern vielfach mit den Suaheli, den eigentlichen Einwohnern des Landes, gekreuzt. Sie haben die Fäden des Verkehrs in der Hand und beweisen hier wie anderwärts ihren commerciellen Geist.

Die Suaheli machen das Gros der Bevölkerung aus. Sie gehören der Negerfamilie an, weisen jedoch, durch den langen Wechselverkehr, viel Beimischung arabischen Blutes auf. Es sind starke, kräftige und intelligente Leute von einer zwischen schwarz und braun liegenden Hautfarbe. Sie gelten als gutmüthig, aber auch als sehr lügnerisch und im höchsten Grade auf Gewinn bedacht.

Neben den Suaheli finden sich Neger anderer Stämme und reineren Blutes aus den verschiedenen Landschaften Ostafrikas. Dann sind die Hindus, wie schon vorher erwähnt, ziemlich stark vertreten.

Ein Theil derselben gehört dem Islam an, ein anderer Theil besteht aus Brahmanen und unter diesen sind insbesondere die Banianen hervorzuheben. Die Hindus treiben durchwegs Handel; namentlich die Banianen zeichnen sich sowohl durch ihre Geschicklichkeit als auch zumeist durch ihren Reichthum aus. Diese Hindus kamen als englische Unterthanen, wussten bald den Grosshandel den Arabern vollständig zu entwinden und diese zu ihren Agenten zu machen, welche die mühsamen Geschäfte für sie auf dem Festlande zu besorgen haben. Selbst Leute, wie Tippo-Tipp, sind finanziell ganz von den Hindus abhängig. Diese Hindus als britische Unterthanen haben auch die britischen In-

Sansibar.

teressen in Sansibar so sehr zur Bedeutung gebracht. Dann gibt es Madegassen, von Madagascar her kommend, und die sogenannten Godoesen, das sind Abkömmlinge portugiesischer und einheimischer Eltern. Die Europäer bilden in Sansibar eine ganz kleine Colonie von höchst geringer Kopfzahl, einige Consularfunctionäre und die Agenten von Geschäftshäusern und Dampfergesellschaften bilden das Gros.

Wenn man die Bevölkerung nach ihrer rechtlichen Stellung scheidet, so befindet sich der grössere Theil in dem Verhältnisse der Sclaverei. Der Sclavenhandel, der in früheren Zeiten über Sansibar sehr schwungvoll betrieben wurde, hat heute freilich aufhören müssen, seitdem die europäischen Seemächte scharfe Wacht halten und deren Kreuzer auf jedes verdächtige Schiff Jagd machen; aber

in Sansibar hat man die Sclaven, welche den Eingebornen gehören, noch nicht freigegeben. Doch scheint nach allen Beobachtungen die Lage dieser Leute in Sansibar keine allzu trübselige zu sein. Sie werden im Ganzen von ihren Herren gut behandelt, erhalten gewöhnlich eine gewisse Bezahlung, können sich Ersparnisse machen und haben zumeist auch einen Theil der Arbeitszeit zur freien Verfügung. Auf dem Lande stehen die zur Bebauung der Aecker verwendeten Sclaven in einem Verhältnisse, welches jenem der sogenannten Colonen in Italien gleicht. Auch besitzen die Sclaven in Sansibar ein eigenthümliches, nicht unwesentliches Recht. Sie können nämlich im Falle nachgewiesener schlechter Behandlung ihren Herrn zwingen, sie zu verkaufen. Der Sclave zählt in Sansibar zum Inventar der Familie. Es besteht daher zwischen ihm und seinem Herrn ein näheres Verhältniss und man ist auf beiden Seiten dem häufigen Wechsel des Besitzes nicht geneigt.

Die Lebensverhältnisse in der Stadt sind jenen irgend einer streng orientalischen Stadt gleich. Der Europäer sind zu wenig vorhanden, um einen Einfluss auf die gesellschaftlichen Zustände üben zu können.

In religiöser Beziehung sind hier verschiedene Culten vertreten; in erster Reihe steht jedoch der Islam, welcher freilich durch die Ueberreste verschiedener, von den Negern stammender Confessionen mancherlei Variationen gefunden hat, umsomehr, als vor Allem die Suaheli tief in allerlei Aberglauben stecken und in einer Fülle von tollem Formelwesen und Zauberkram ihre grösste Befriedigung und Beruhigung suchen und finden. Auch christliche Missionen, sowohl katholischer als protestantischer Form, haben in Sansibar ihre Thätigkeit eröffnet und auch dadurch einige Erfolge erzielt, dass sie Unterrichtsanstalten für Kindererziehung erhalten. In dieser Beziehung ist die Niederlassung französischer Missionäre in Bagamoyo, einem auf dem Festlande gegenüber von Sansibar gelegenen Orte, der jetzt den Deutschen gehört, und von wo die grosse Verkehrsader nach dem Innern abbiegt, sowohl an Umfang als an Bedeutung erwähnenswerth. Sie enthält mehrere Hundert Zöglinge, welche namentlich im Feld- und Gartenbau unterrichtet werden, und von denen man hofft, dass sie sich als Pionniere nicht nur ihres Glaubens, sondern auch des wirthschaftlichen Fortschrittes bewähren werden.

In Sansibar existirt kein Hafenamt und werden von den einlaufenden Schiffen keine Schiffsdocumente abverlangt. Es ist deshalb auch mit der Anlage der Handelsstatistik ziemlich schlecht bestellt. Wiewohl uns also genaue Auf-

zeichnungen nicht vorliegen, wollen wir aber doch versuchen, ein Bild des Handelsverkehres zu entwerfen, so weit dies bei den vorhandenen Hilfsmitteln möglich ist.

Unter den Waaren, welche in Ostafrika am meisten consumirt werden und daher in erster Linie in Sansibar zur Einfuhr gelangen, sind Textilwaaren hervorzuheben. Darunter beherrschen rohe und gefärbte Baumwollwaaren den Markt, namentlich ein leichter Baumwollstoff „Americano" genannt, der aber in letzter Zeit durch das ähnliche, jedoch wesentlich billigere indische „Gamti" verdrängt wird. Beliebt sind ferner leichte durchsichtige Stoffe, die zu lang herabwallenden Hemden Verwendung finden, sowie bunte, bedruckte Taschentücher, von denen man je sechs zusammenhängende Stücke als Hüft- oder Brusttücher verwendet.

Bunte Baumwoll- und Seidenstoffe werden ferner in grellen Farben theils für Kleidungsstücke, theils zum Ausschmücken der Wohnräume benützt.

Glasperlen in verschiedensten Grössen und Farben finden bei den Negern als Hals-, Bein- und Armschmuck Verwendung und werden zumeist aus Venedig und Böhmen eingeführt.

Ebenso werden verschiedene Schmuckgegenstände aus Eisen-, Kupfer- und Messingdraht angefertigt, welche daher einen lebhaften Import finden.

Kerzen liefert hauptsächlich Belgien, und Seife wird aus England importirt.

Zündhölzchen kommen aus Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Steingutwaaren sind meist deutscher Provenienz.

Ein speciell bei den Arabern gesuchter Artikel sind Sanduhren, die man in den Wohnungen in ziemlicher Anzahl als Zierde vorfindet, und welche aus der Schweiz eingeführt werden.

Nägel und Stifte kommen vornehmlich aus England und Antwerpen; Möbel aus gebogenem Holze, zumeist österreichischer Provenienz, führt Hamburg ein.

Petroleumlampen, die ziemlich starken Absatz finden, kommen merkwürdigerweise aus Bombay.

Fez werden in grossen Mengen aus Böhmen über Deutschland importirt.

Einen starken Importartikel bilden in Folge des lebhaften Verkehres an Kriegsschiffen Conserven, die aus England zur Einfuhr gelangen.

In Schiffszwieback concurriren Deutschland und England.

Mehl importirt Bombay und in kleinen Mengen Oesterreich-Ungarn.

In die Einfuhr von Zucker theilen sich Oesterreich-Ungarn und Frankreich

Wein liefern Frankreich, Italien und Spanien; Bier, welches in erhöhtem Masse consumirt wird, liefert hauptsächlich England und Deutschland.

Whisky kommt aus Glasgow und Dundee.

Olivenöl wird aus Frankreich, Italien und Oesterreich eingeführt.

Tabak und Cigarren liefert hauptsächlich Antwerpen.

Die Ausfuhr setzt sich zumeist aus Rohproducten zusammen.

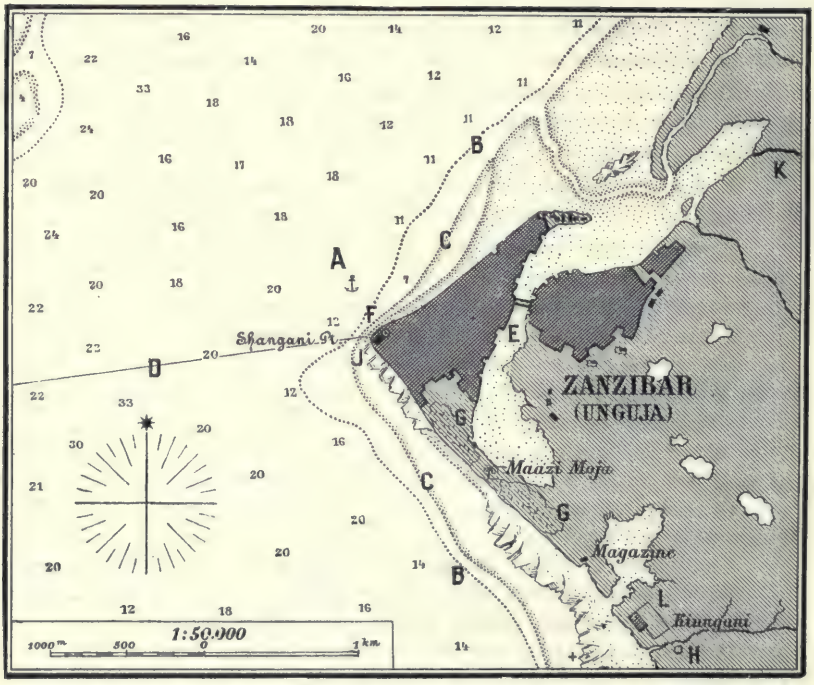
Die eigentlichen Ausfuhrartikel der Insel Sansibar selbst beschränken sich auf Gewürznelken und Koprah, alle anderen Artikel werden vom Festlande nach Sansibar gebracht, im Sultans- oder dem deutschen Zollamt dem Werthe nach verzollt und von da ins Ausland verschickt. Der ganze Zwischenhandel liegt in den Händen der Inder, welche jede Concurrenz der Araber und Europäer hartnäckig bekämpfen.

Die wichtigsten und bedeutendsten Exportartikel sind Elfenbein, Gummi und Nelken.

Das Elfenbein erstehen arabische und indische Kaufleute durch Tauschhandel von den Eingebornen im Inneren und bringen es in Karawanen an die Küste. Es kommt aus Pangani, Kilwa, Lindi, Bagamoyo und Saadani. In Sansibar sollen jährlich zwischen 200.000 bis 300.000 *kg* auf den Markt gebracht werden.

Gummi stammt aus Central- und Ostafrika, das beste aus Lindi und Kilwa. Die Versendung erfolgt in Jutesäcken nach Europa und Amerika. Die Ausfuhr

Sansibar (Sonden in Metern).



A Ankerplatz, **B** 10 Meterlinie, **C** 5 Meterlinie, **D** Telegraphen-Kabel, **E** Brücke, **F** Leuchtfeuer, **G** Begräbnissplätze, **H** weisse Steinpfeiler (als Landmarke), **J** Gefängniss, **K** Fluss Mpepo, **L** englische Mission.

beträgt durchschnittlich per Jahr 10.000—15.000 Frassilas oder (1 Frassila = 15·8 *kg*) 158.000—237.000 *kg*.

Gewürznelken werden fast seit 100 Jahren auf den Inseln Sansibar, Pemba und den Comoren cultivirt und jetzt in solcher Menge, dass Sansibar der erste Hafen für dieses allerdings nicht mehr so sehr begehrte Gewürz geworden ist, gegen den die Molukken (früher der einzige Bezugsort) weit zurücktraten. Der grösste Theil der Nelkenplantagen gehört dem Sultan und seiner Familie, der Rest reichen Arabern. Die sansibarischen Gewürznelken sind von bester Qualität und liefern zwei Drittel des Gesammtconsums des Weltmarktes. Der Export beträgt jährlich im Durchschnitte 50.000—100.000 Frassilas oder 790.000 bis

1,580.000 *kg*, welche, in Mattensäcken verpackt, nach Europa und Indien als Gewürze und zur Erzeugung des Nelkenöles ausgeführt werden.

Koprah geht zumeist nach Indien, wo es zur Erzeugung von Brennöl Verwendung findet. Es werden jährlich circa 40.000 Frassilas oder 632.000 *kg* ausgeführt.

Der Exportwerth von Orseille wird auf 50.000 Dollars jährlich veranschlagt.

Rohrzucker, eigentlich Melasse, aus Zuckerrohr gewonnen, wird in gereinigten Petroleumblechkisten nach Europa verschifft.

Erwähnenswerth ist ferner noch die Ausfuhr von Rindshäuten, die in grossen Mengen aus den Somaliländern nach Sansibar gebracht und im ungegerbten Zustande nach London und Amerika verschifft werden.

Von industriellen Erzeugnissen des Landes, die übrigens nicht zu zahlreich sind, wird nur wenig ausgeführt, sie werden zumeist im Lande selbst consumirt. Erwähnenswerth ist die Erzeugung von Oel, welche stark betrieben wird. Das Oel wird durch Pressen von Cocosnüssen und Palmkernen in Oelmühlen gewonnen. Nur ein geringer Theil wird nach Indien exportirt.

Verschiedene Getränke, denen die Neger mit Vorliebe huldigen, werden gleichfalls in Sansibar hergestellt. So der Palmwein oder „Tembo", der durch Anbohren der Blüthenstaude der Cocospalme gewonnen wird. Ein anderes Getränk, „Pombe", wird durch Kochen und Gähren von Maniok bereitet.

Die Erzeugung von Flechtarbeiten wird ferner überall von Negerfrauen betrieben, welche hiefür eine bewunderungswürdige Fertigkeit besitzen. Solche Producte sind vornehmlich Matten, Korbwaaren und Fächer.

Cocosnussgarn wird in Sansibar stark erzeugt. Das Fabricat geht nach London und Hamburg, um zu Tauwerk verarbeitet zu werden.

Die Eingebornen betreiben ferner die Töpferei, welche jedoch primitiv ist und sich auf die Herstellung einfacher irdener Schüsseln, Töpfe und Wassergefässe in unglasirtem Zustande beschränkt.

Einen bevorzugten Industriezweig bildet die Waffenfabrication, da die Araber von Sansibar sehr gute Waffenschmiede sind.

Erwähnenswerth ist schliesslich noch die Erzeugung verschiedener Galanteriewaaren aus Ebenholz, Elfenbein, Horn, Schildpatt und Holz.

Der Schiffsverkehr von Sansibar wird aus nachstehender Tabelle ersichtlich.

Im Jahre 1888 sind in den Hafen von Sansibar eingelaufen:

Deutsche	5	Dampfschiffe	und	5	Segler
Britische	47	„	„	4	„
Französische	17	„	„	—	„
Amerikanische	—	„	„	—	„
Portugiesische	—	„	„	1	„
Belgische	3	„	„	—	„
Dänische	—	„	„	1	„
Sansibarische	58	„	„	—	„

Vier europäische Dampfschiffahrt-Gesellschaften unterhalten eine regelmässige Verbindung mit diesem Hafen. Die British India Steam Navigation Cy. sendet jede vierte Woche einen Dampfer von London durch den Suezcanal über Aden, Lamu und Mombas nach Sansibar.

Die Schiffe der Deutschen Ostafrika-Linie gehen alle vier Wochen von Hamburg gleichfalls über Aden nach Sansibar und von da aus weiter nach Mozambique und der Delagoabai.

Eine monatlich regelmässige Verbindung zwischen Marseille und Sansibar unterhalten ferner die Messageries maritimes, deren Dampfer dann von hier aus über Tamatave weiter nach Réunion und Mauritius gehen.

Endlich lässt die Mala Real Portugueza von Lissabon monatlich einen Dampfer über Sansibar nach der Delagoabai laufen.

Ueberdies unterhalten die Dampfer des Sultans von Sansibar einen Verkehr mit den Küstenplätzen, mit Aden und Bombay.

Die Segelschiffahrt ist sehr gering und hauptsächlich auf Kohlen- und Petroleumschiffe beschränkt. Der Küstenhandel wird durch die heimischen „Dhaus" vermittelt.

Sansibar steht mit Aden, dem Caplande, ferner mit Mombas und Bagamoyo durch Kabel in telegraphischer Verbindung.

Die Communicationen auf dem Lande vollziehen sich noch immer auf den Karawanenstrassen, wenn man die von den Trägern ausgetretenen Fusssteige so nennen darf. Als Tranportmittel wird ausschliesslich der Sclave verwendet. 100 bis 200 Sclaven bilden eine unter Führung eines Arabers stehende Karawane. Der männliche Sclave trägt 2 Frassilas (31·6 *kg*), die Sclavin 1 Frassila (15·8 *kg*), und zwar auf dem Kopfe.

Durch Consulate sind in Sansibar vertreten: Deutsches Reich, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Vereinigte Staaten von Amerika.

* * *

Südlich von Sansibar an der Festlandsküste liegen die kleineren Hafenorte Lindi und Kilwa (Quiloa), die jedoch von keiner Bedeutung für den grossen Verkehr sind, dann Mozambique (Mosambik), die Hauptstadt des portugiesischen Colonialbesitzes im östlichen Afrika. Der Ankerplatz von Mozambique, welcher durch die nördliche, mit Bojen versehene und gut beleuchtete Einfahrt leicht zugänglich ist, kann als ein für jede Gattung von Schiffen sehr guter bezeichnet werden, da er durch die vorliegenden Inseln und Riffe ausreichend geschützt ist. Der portugiesische Besitz von Ostafrika befindet sich durchaus nicht in einem blühenden Zustande, obwohl die Verhältnisse des Landes von Natur aus keine anderen sind als jene der etwas südlicher gelegenen britischen Colonie Natal oder der Küstengebiete im Westen von Sansibar, wo man in der neuesten Zeit eine im Vergleiche zu Mozambique viel günstigere Entwicklung constatiren kann. Die Portugiesen sind eben arm an Mitteln und waren immer arm an dem richtigen Verständnisse für die Behandlung und Förderung von Colonien. Es hat der hier in Rede stehenden Colonie auch noch geschadet, dass man dieselbe zur Deportation von Sträflingen benützte. Das Budget der Colonie ist immer passiv.

Die Stadt Mozambique, welche auf einer ganz kleinen niedrigen und schmalen, etwa 4 *km* langen Koralleninsel gelegen ist, macht keinen freundlichen Eindruck. Sie stellt sich mehr wie eine düstere Festung, denn als ein Handelshafen dar. Der Eingang in den Hafen wird von zwei Forts geschützt, San Sebastian (mit aus Europa gebrachten Steinen gebaut) und S. Lorenzo. Ersteres dient auch als Gewahrsam für Deportirte. Die Stadt selbst hat reine Strassen und zumeist Häuser aus Stein, zeigt jedoch keinerlei Leben. Unter den Gebäuden sind das Palais des Gouverneurs, das Municipalgebäude, ein ehemaliges Jesuitencollegium, ein Spital, ein kleines Arsenal, dann mehrere Factoreien der daselbst etablirten portugiesischen, deutschen und französischen Handelshäuser zu erwähnen.

Die Bevölkerung beläuft sich auf ungefähr 8000 Seelen, worunter jedoch, abgesehen von der Garnison, nur wenige Europäer sind. Ausserdem sind hier Malayen, Banianen, Araber und auch Chinesen sesshaft. Die Masse der Bevölkerung besteht aber aus Eingebornen.

Mozambique wird besonders in der Regenzeit (November bis März) stark von bösen Fiebern heimgesucht und erfreut sich überhaupt keiner guten sanitären Verhältnisse; ja für die Europäer ist das Klima dieser, wie fast aller portugiesischen Colonieen in Afrika mörderisch.

Auf dem Festlande ist der Einfluss der Portugiesen bereits ein sehr geringer, wozu wohl auch seit jeher der Umstand beigetragen haben mag, dass die Lage des Centrums der Colonie nicht praktisch ist. Handel und Verkehr Mozambiques bewegen sich daher in einem beschränktem Umfange, und der Conflict, in welchen das Mutterland mit England eben wegen dieser Colonie in jüngster Zeit gerathen ist, hat natürlich nur noch ungünstiger auf die dortigen Verhältnisse eingewirkt.

Den Seeverkehr von Mozambique besorgen die Deutsche Ostafrika-Linie und die Mala Real Portugueza.

Südlich von Mozambique, an der Mündung des Zambesi, liegt der kleine Hafenort Luabo, welcher an Wichtigkeit viel gewinnen wird, wenn einmal der Verkehr mit den an den Ufern des Zambesi gelegenen binnenländischen Districten eine gesichertere Entwicklung gewonnen haben wird, dann folgen Inhambane und die Delagoabai mit dem Hafen Lorenzo Marquez als Einbruchsstellen für das betreffende Hinterland. Letzteres wird namentlich für das Transvaal-

Land von grosser Bedeutung werden, wenn die geplante Eisenbahn fertiggestellt sein wird. Diese Bahn würde Transvaal commerciell von Süd-Afrika loslösen.

* * *

Nicht ganz unerwähnt können wir die grosse Insel Madagascar lassen, welche ungefähr in der Längenausdehnung vom Cap Delgado bis Cap Corsentos, durch die breite Strasse von Mozambique getrennt, der afrikanischen Ostküste gegenüberliegt

Madagascar hat sich bekanntlich früher von der Aussenwelt abgeschlossen.

Wiederholt wechselten die Hovas, der herrschende Stamm auf Madagascar, ihre Religion, nachdem sie Christen geworden waren. Sie waren Katholiken, als der französische Einfluss vorherrschte, und bekannten sich als Evangelische, wenn ihnen die Engländer mehr imponirten. Jetzt sind die Hovas nominell Presbyterianer, und das werden sie aus Hass gegen die Franzosen auch bleiben, die sie gezwungen haben, in einem Vertrage vom 17. December 1885 das französische Protectorat anzunehmen und zu gestatten, dass ein französischer Resident mit militärischer Bedeckung in der Haupstadt Antananarivo seinen Sitz habe; er darf sich aber nicht in die innere Verwaltung der Insel mischen, sondern besorgt nur die äusseren Angelegenheiten von Madagascars. Dieses Protectorat wurde 1890 von England und Deutschland anerkannt.

Tamatave an der Ostküste ist die natürliche Eingangspforte von Madagascar. Es verdankt seine Bedeutung den benachbarten Inseln Réunion und Mauritius, welche seit langer Zeit Handelsbeziehungen mit Madagascar unterhalten, und als bequemer Ankerplatz ist es zum Centrum der kreolischen, der indischen und der Howa-Händler, wie der europäischen Kaufleute geworden. Tamatave ist der Hafen von Antananarivo und sein Verkehr mit der ganzen Ostküste und den Centralprovinzen des Reiches überragt an Bedeutung alle übrigen Küstenplätze.

Die Messageries maritimes unterhalten viermal im Monate eine regelmässige Verbindung Tamataves mit Marseille über Sansibar und Réunion. Eine englische Linie verkehrt zwischen Mauritius, Tamatave, Natal und Capstadt.

Aber an die Küste von Madagascar treiben die Wellen des Weltverkehrs nur erst ihre äussersten Ausläufer, und die Zeit, in welcher die Insel ihrer natürlichen Beschaffenheit und ihrer Bevölkerung nach einmal eine ganz ansehnliche Rolle zu spielen berufen sein mag, dürfte noch ferne liegen.

Ausfuhrartikel sind lebende Ochsen, bestimmt für die dichte Bevölkerung von Réunion und Mauritius, wohin jede Woche 5—600 Stück gehen.

Zu nennen sind ferner Häute und Kautschuk von der Kautschukliane.

Auch die Einfuhr ausländischer Waaren, unter denen schlechter Rum von Mauritius und Réunion und rohe amerikanische Baumwolltücher hervorragen, ist nicht unbeträchtlich.

* * *

Einer hohen Cultur erfreut sich die Gruppe der Mascarenen, welche im Osten Madagascars an der polaren Grenze des Passates der südlichen Erdhälfte liegt. Réunion, früher Ile de Bourbon genannt, gehört seit 1644 den Franzosen, den Namen von Mauritius änderten die Franzosen bei der Besetzung der Insel 1715 in Ile de France, und erst 1810 führten die Engländer, die neuen Beherrscher derselben, die alte Bezeichnung wieder ein.

Beide Inseln sind Perlen landschaftlicher Schönheit. Steil erhebt sich fast an dem ganzen Umfange das vulcanische Gestein in der Nähe der Küste zu einem mehrere Hundert Meter hohen Plateau, das mit einer tiefgründigen, lebhaft rothen und fruchtbaren Erde bedeckt ist. Berge mit bizarren Formen, die nur bis zu 790 *m* über das Meer aufsteigen, überragen die ausgedehnten Hochebenen von Mauritius; das viel kleinere Réunion ist vorherrschend bergig; hier beherrscht der weithin sichtbare Piton des Neiges (3069 *m*), dessen Spitze im Juli und August im blendenden Schnee erglänzt, die ganze Landschaft. Alle erdenklichen landschaftlichen Elemente vom Norden bis zu den überreichen Tropen sind hier in einer so wunderbaren harmonischen und wirkungsvollen Weise zusammengedrängt, dass auch der nüchternste Beobachter nicht kühl bleiben kann und unsere Sprache dem gewiegtesten Poeten nur eine dürftige und blasse Wiedergabe dieser grossartigen Natur gestattet.

Der fruchtbare Boden, die warme, durch beständige Seewinde gemilderte Luft, die reichlichen Niederschläge schaffen eine staunenswerth üppige Vegetation, welche naturgemäss die Ansiedler locken musste.

Heute gehören beide Inseln zu den dicht bevölkerten Gebieten der Erde. Réunion zählt auf 1980 km^2 165.009 Einwohner (83 auf 1 km^2), Mauritius auf 1918 km^2 sogar 372.664 Einwohner (195 auf 1 km^2), eine Dichte, ähnlich derjenigen, die in den hervorragenden Fabriksbezirken Europas herrscht.

Zucker, Rum und Vanille sind die wichtigsten Ausfuhrproducte der Inseln, in der Einfuhr sind Industrieartikel, Reis aus Indien und lebende Ochsen aus Madagascar in erster Linie zu nennen.

Dabei ist zu bemerken, dass die wirthschaftlichen Verhältnisse des englichen Mauritius viel günstiger sind als die des französischen Réunion, wo eine Raupe grosse Verheerungen anrichtet; sie bohrt sich in die Zuckerrohrstengel ein und bringt das Rohr zum Absterben.

Die Bewohner beider Inseln sind grösstentheils französische Kreolen. Dem Fremden fallen auch die Inder auf, die sogenannten Malabaren, rührige und sparsame Kulis lebhaften Temperamentes von der Küste von Malabar. Ein drittes Element bildet der schwarze Afrikaner, welcher verschiedenen Völkerschaften der Ostküste angehört. Dazu kommen noch Chinesen, die zur Staffage des Strassenlebens gehören, Araber und Mischlinge von Weissen und Schwarzen aller möglichen Hautschattirungen.

Zu diesen Elementen kommen auf Réunion französische, auf Mauritius englische Beamte und deren Familien.

Auf Réunion ist St. Paul an der geschützten Westküste die älteste Niederlassung, 1669 wurde an der Nordküste St. Denis gegründet, die heutige Hauptstadt der Insel. Sie zählt bei 30.000 Einwohner und ihre niedrigen Häuser verbergen sich in einem üppigen Tropengarten, dessen Massenhaftigkeit dem Beschauer imponirt. Der Hintergrund ist grossartig. und wird von tief durchfurchten Lavamassen gebildet, welche rasch im Brulé de St. Denis zu einer Höhe von 1000 *m* aufsteigen. Die Rhede von St. Denis ist wenig sicher.

Im Jahre 1888 wurden von Réunion Waaren im Werthe von 900.640 £ eingeführt, solche im Werthe von 645.198 £ ausgeführt. Die Postverbindung besorgen die Messageries maritimes.

Hauptort der Insel Mauritius ist Port Louis an der Nordwestküste mit 30.000 Einwohnern.

Den Haupttheil der Ausfuhr von Port Louis liefert Zucker: 1888/89 1,321.730 *q*, 1887/88 1,240.731 *q*.

Minder wichtig sind:

	1889 Werth	1888 Werth
Rum	365.112 Rup.	297.881 Rup.
Vanille	360.455 „	311.639 „
Aloëfaser	1,023.351 „	690.858 „

Die Post erhält die Colonie durch die Messageries maritimes über Aden, Sansibar, Réunion und durch die British India Steam Navigation über Colombo. Jede der beiden Gesellschaften unterhält je eine Fahrt in vier Wochen.

Durban (Port Natal)

Die Colonie Natal umfasst den Küstenstrich von der Mündung des Tugela- bis zu jener des Umtamvuna-Flusses. Ziemlich in der Mitte dieses Küstenstriches liegt der Hafen der Colonie Port Natal mit der Stadt Durban.

Diese Colonie verdankt ihren Namen und ihre Entdeckung dem berühmten portugiesischen Seefahrer Vasco de Gama, welcher am Weihnachtstage (Natal heisst Weihnachten) 1497 dortselbst anlief. Er fand hier eine arabische Niederlassung und berichtete über die Anmuth und Ueppigkeit des Landes. Aber diese Entdeckung gerieth durch lange Zeit in Vergessenheit und das Land wurde nur vorübergehend wieder in Erinnerung gebracht. Die Holländer versuchten am Anfange des vorigen Jahrhunderts eine Niederlassung zu gründen, jedoch ohne bleibenden Erfolg. Erst im Jahre 1823 entschloss sich die Capregierung auf die sehr günstigen Berichte eines nach Natal entsendeten Officiers hin, zur Colonisirung dieses Gebietes. Dort hatten sich bereits seit 1834 Tausende Boeren niedergelassen, welche mit ihren Ochsenwägen die weite Reise aus der Capcolonie hieher unternommen hatten. Sie sahen in Natal ein gelobtes Land, in welchem sie, der verhassten englischen Herrschaft ledig, ein unabhängiges Gemeinwesen gründeten. Durch den emsigen Fleiss der Boeren wuchs die „batavisch-afrikanische Maatschappy" sehr bald zu einer blühenden Colonie empor, welche auch die Zulukaffern nach ihrer Niederlage am Flusse Tugela in Ruhe liessen. Schon meinten die Boeren in Natal, das lange ersehnte Ziel ihrer Wünsche, die Unabhängigkeit von britischer Herrschaft erreicht zu haben, als 1838 unerwartet eine Abtheilung britischer Truppen in Port Natal erschien und über ein Jahr im Lande blieb. Mit schwerem Herzen wandten die Boeren von Natal in grosser Zahl ihrer zweiten Heimat den Rücken und zogen, von Andries Pretorius geführt, über die Drakenberge westwärts in das Gebiet des Vaal, wo sie, verstärkt durch neue Zuzüge vom Caplande, den Oranje-Freistaat und den Transvaal-Staat gründeten, der seit 1881 die Südafrikanische Republik genannt werden; erst 1842 wurde Natal bleibend von den Engländern militärisch in Besitz genommen.

Natal bildete anfänglich einen Theil der Capcolonie; 1856 wurde es jedoch als eine selbständige Colonie der britischen Krone organisirt.

Das Land zeichnet sich durch seine Fruchtbarkeit und den grossen Reichthum an Wasser aus, welches der Capcolonie mangelt. Ackerbau und Viehzucht finden daselbst eine gleich lohnende Pflege.

Dabei macht Natal durchwegs, auch längs der Küste, einen höchst freundlichen Eindruck. Es ist ein im wahren Sinne des Wortes grünes Land. Ebenso ist dessen Klima ein günstiges, nur in gewissen Zeiten des Jahres herrscht namentlich an der Küste eine empfindliche Hitze, welche man dem Einflusse der aus dem Innern des Continentes streichenden nordwestlichen Winde zuschreibt.

Eine grosse Beschwerde für die Colonie bildeten die Kriege mit den Zulus, welche insbesondere unter Führung ihres energischen Häuptlings Cetewayo zu Ende der Siebziger-Jahre den Engländern eine harte Aufgabe zu lösen gaben. Letztere erlitten sogar damals eine empfindliche Niederlage bei Isangula und erst nach bedeutenden Anstrengungen gelang ihnen die Bezwingung der Zulu durch Gefangennahme ihres tapferen Führers.

Einige Jahre später begann der Krieg abermals, nachdem zuvor schon die um ihre Unabhängigkeit besorgten holländischen Boeren in Transvaal den Kampf mit den Engländern aufgenommen hatten. Erst 1884 kam es zur völligen Herstellung des Friedens in den Gebieten der Colonie. Bei den Kämpfen mit den Zulus war es auch, wo der Sohn des Kaisers Napoleon III. sein junges Leben auf einem Recognoscirungsritte durch plötzlichen Ueberfall (1. Juni 1879) verlor.

Die Colonie besitzt trotz ihres Umfanges, der jenem von Schottland nahezu gleich kommt, doch nur zwei Städte, Pieter-Maritzburg im Boerenlande, den Sitz der Colonialregierung, und das schon erwähnte Durban an der fast ganz geschlossenen Bucht von Port Natal, welche jedoch eine durch Barrenbildung ziemlich ungünstige Einfahrt von der See her hat, so dass Schiffe von mehr als 5 *m* Tauchung selbst unter günstigen Umständen die Barre nicht passiren können. Für die Verbesserung des Hafens und die Vertiefung des Wassers über der Barre wurde jedoch in neuester Zeit sehr viel gethan. Man setzte eine eigene Behörde hiefür (nach Muster des im Mutterlande erprobten Vorganges), den Harbour Board of Natal, ein, dessen Aufgabe die Ausführung grossartiger Hafenanlagen war, von denen ein Theil auch bereits hergestellt worden ist. Es handelt sich hiebei nicht nur um die Schaffung genügender Wassertiefen, besonders an der Barre, durch sehr umfassende Baggerungen, sondern auch um Herstellung von grossen Zufahrtscanälen, eines Wellenbrechers und eines Landungsdammes, welcher in Verbindung mit dem schon bestehenden Old Pier ein Innenbassin bilden soll. Von dem neuen Wellenbrecher ist ein grosser Theil bereits fertiggestellt. Ausserdem sind Quai-Anlagen mit der erforderlichen Ausrüstung an Maschinen und Ladevorrichtungen

in Aussicht genommen. In dieser Weise wird Durban allmälig zu einem ganz modernen Hafen umgeschaffen und man rechnet mit voller Bestimmtheit auf dessen steigende Entwicklung, welche in der natürlichen Leistungsfähigkeit der Colonie begründet und durch die gleichfalls mit Sorgfalt gepflegte Förderung der Eisenbahnverbindungen nach dem Innern zu unterstützt wird.

Heute zieht sich die Hauptlinie des Schienenstranges von Durban nach Pieter-Maritzburg und dann in nordwestlicher Richtung

Durban (Einfahrt in die Bucht).

bis an die Grenze des Oranje-Freistaates hin. Daran knüpfen sich von Durban aus in nördlicher und südlicher Richtung kurze Zweiglinien der Küste entlang und auserdem sind von dem Hauptstrange im Innern noch Seitenlinien in Aussicht genommen. Hier wie in der Capcolonie legen die Engländer mit Recht grossen Werth auf das Eisenbahnwesen und scheuen keine Kosten dafür. Gute Verbindungen sind eben die unerlässliche Bedingung des Aufblühens jeder Colonie. In Natal hat man zum Theil die Bahn in bedeutender Steigung über die Gebirgszüge führen müssen, welche das Innere des Landes durchziehen.

Die Stadt Durban zählt (31. Juli 1890) 24.000 Einwohner, wovon beiläufig die Hälfte Europäer sind, während die andere Hälfte aus Eingebornen und Indern besteht. Man hat nämlich Hindus und Chinesen als Arbeiter (Kuli) gegen mehrjährige Verträge nach Natal geschafft, weil dieselben sich vielfach leistungsfähiger als die Eingebornen erwiesen.

Durban, welches seinen Namen von einem einstigen Gouverneur der Colonie erhalten hat, ist eine gut angelegte Stadt mit breiten Strassen und Plätzen und manchen ganz stattlichen Gebäuden, unter denen das erst in jüngster Zeit vollendete Stadthaus in erster Linie genannt zu werden verdient. Durban macht einen entschieden englischen Eindruck; es mangelt dort nicht an allen jenen Einrichtungen, welche die Engländer, und seien sie noch so ferne von ihrem Mutterlande, zu treffen pflegen. Es gibt hier Clubs mancherlei Art, sowohl solche, die der Geselligkeit dienen, wie auch einen Yacht-, einen Cricket-Club u. dgl. Die Stadt besitzt eine Hochschule (High School), dann mehrere Mittel- und niedere Schulen, darunter auch solche für die indische Bevölkerung. An Kirchen, Capellen und verschiedenen Missionsanstalten sind nicht weniger als 25 in Durban vorhanden.

Von Interesse ist ein in der Nähe der Stadt befindlicher gut gepflegter botanischer Garten, welcher insbesondere die Aufgabe hat, Versuche mit der Acclimatisirung fremder Gewächse anzustellen und ausserdem ein getreues Bild der Flora der ganzen Colonie liefert.

Ferner besteht hier eine Bibliothek, eine landwirthschaftliche Gesellschaft und zur Vertretung der wichtigen commerciellen Interessen der Stadt eine eigene Handelskammer. Auch sind in Durban verschiedene Banken und Geldinstitute durch Agentieen oder Filialen vertreten und dienen zur Vermittlung des sich immer reger gestaltenden Verkehres.

Ganz unstreitig gewinnt man in Durban den Eindruck, dass man sich in einer Colonie befindet, in welcher eine zielbewusste und umsichtige Thätigkeit vorhanden ist und die einer völlig gesicherten Zukunft entgegengeht. Wer die lange Ostküste Afrikas durchmessen hat, dem mag Durban wie eine Station endlicher Erholung erscheinen, nicht so sehr wegen des anmuthigen Anblickes des ganzen Landes, als weil hier ein anderer Geist herrscht, Alles einen anderen, lebenskräftigen Anstrich zeigt. Man erkennt in Durban wie in der ganzen Capcolonie die coloniale Leistungsfähigkeit der Anglosachsen.

Allerdings darf nicht vergessen werden, dass man, von Norden

kommend, bei Durban von der Tropenwelt in die gemässigte Zone übertritt.

Der Handelsverkehr von Durban ist in erster Linie abhängig von dem Geschäftsverhältnisse zu seinem wichtigsten Hinterlande, der Transvaal-Republik. Es hat im Verkehre dahin von Seite der Capcolonie und in Zukunft wohl auch von der Delagoa-Bai eine scharfe Concurrenz auszuhalten, welcher man durch den Ausbau von Eisenbahnen und Verbesserung des Hafens die Spitze zu bieten sucht.

Der grösste Theil des Aussenhandels der Colonie Natal nimmt seinen Weg über den Haupthafen Durban (Port Natal), für dessen speciellen Verkehr uns genaue Aufzeichnungen fehlen. Wir geben daher im Folgenden ein Bild der Handelsbewegung der ganzen Colonie, aus welcher sich auf die von Port Natal immerhin ein Schluss ziehen lässt. Als Grundlage nehmen wir die officiellen Ausweise des Jahres 1890.

Die Gesammteinfuhr bezifferte sich in diesem Zeitabschnitte auf 4,527.015 £ gegen 4,417.085 £ des Jahres 1889, weist daher eine Vermehrung von 110.000 £ auf, die sich hauptsächlich auf den Import von industriellen Erzeugnissen vertheilt.

Hingegen weist die Ausfuhr einen Rückgang von 1,656.318 £ im Jahre 1889 auf 1,379.657 £ im Jahre 1890 auf.

Industrielle Erzeugnisse aller Art bilden den grösseren Theil der Einfuhr Natals. So repräsentirten die im Berichtsjahre (1890) eingeführten Kleidungsstücke allein einen Werth von 369.828 £ und Kurz- und Modewaaren einen solchen von 345.643 £. Daneben verzeichnete die Einfuhr von Textilwaaren folgende Werthe:

	Werth		Werth
Baumwollwaaren . . .	69.019 £	Woll. Decken u. Bettücher	107.294 £
Baumwollene Decken .	23.226 „	Leere Säcke	68.285 „
Strumpfwaaren	24.602 „	Leinen	11.688 „
Wollenwaaren	24.751 „		

Die Gruppe der Metalle und Metallwaaren wird durch nachstehende Artikel vertreten: Eisen aller Art für 108.027 £, Eisenwaaren für 267.784 £, Maschinen für 215.015 £.

In der Reihe der übrigen Industrieerzeugnisse sind als wichtigere hervorzuheben:

	für		für
Möbel- und Polsterwaaren .	89.815 £	Seife	21.201 £
Lederwaaren	167.111 „	Landwirthsch. Gegenstände	19.493 „
Sattler- u. Riemerwaaren .	68.400 „	Gewehre und Pistolen . .	7.638 „
Drechslerwaaren	54.551 „	Schiesspulver	5.063 „
Schreibmaterialien	53.585 „	Gold-, Silber-, Juwelierw.	27.395 „
Glas und Glaswaaren . . .	34.244 „		

Einen nicht unwesentlichen Theil der Einfuhr bilden ferner Nahrungs- und Genussmittel und Getränke. Unter ersteren sind zu erwähnen:

	für		für
Mehl und Kleie	146.074 £	Kaffee	105.310 £
Getreide aller Art	33.980 „	Thee	16.744 „
Reis	71.696 „	Früchte, Conserven	71.305 „

Im Anschlusse an diese Artikel verzeichnen wir die ziemlich beträchtliche Einfuhr von Colonialwaaren aller Art im Werthe von 102.816 £, ferner den Import von Apothekerwaaren für 78.222 £ und die Einfuhr von Getränken, die sich aus folgenden Artikeln zusammensetzt:

	für		für
Ale und Bier in Fässern . .	40.237 £	Wein in Flaschen	25.138 £
„ „ „ „ Flaschen . .	33.854 „	„ „ Fässern.	11.157 „
Spirituosen aller Art	95.155 „		

Erwähnenswerth ist ferner der Import von Oel im Werthe von 37.206 £ und endlich der von Tabak und Cigarren im Werthe von 32.563 £.

Der Import aller anderen nicht speciell benannten Artikel hatte einen Werth von 721.584 £. Dazu kamen noch Güter für das Gouvernement und Eisenbahnmaterial, welche in der Gesammtsumme nicht enthalten sind und einen Werth von 610.356 £ repräsentirten.

Die Ausfuhr Natals besteht zumeist aus colonialen Producten im Werthe von 872.870 £.

Unter diesen spielt der Export von Schafwolle mit dem Betrage von 725.118 £ oder mehr als 80% die Hauptrolle. Das Gewicht der exportirten Wolle im Jahre 1890 betrug 26,780.281 Pfund.

An sonstigen thierischen Producten exportirte Natal:

	für		für
Kalb-, Schaf- u. Ziegenfelle	13.246 £	Ochsen- und Kuhhörner . .	3.003 £
Ochsen- und Kuhhäute . .	59.956 „	Straussfedern	485 „
Angora-Ziegenhaar	18.357 „	Elfenbein	780 „

Daneben lebende Thiere für 773 £.

Das Pflanzenreich ist in der Ausfuhr Natals durch folgende wichtigere Artikel vertreten:

	für		für
Mais, Kleie und Mehl . .	8.356 £	Frische u. getrockn. Früchte	1.202 £
Rohrzucker	18.491 „	Rinde	3.389 „

während die übrigen Producte kaum nennenswerthe Ziffern verzeichnen.

Im Jahre 1890 erscheint Steinkohle zum ersten Male als Ausfuhrartikel mit 8833 *T* im Werthe von 10.426 £. Die Kohlenausbeute der im nördlichen Theile der Colonie liegenden Gruben belief sich für das Jahr 1890 auf 81.549 *T*. Ausser der Eisenbahn und den Hafendampfern bedienen sich derselben auch die Dampfer der directen Londoner Linien zur Ergänzung ihres Vorraths. Der Preis stellt sich um die Hälfte billiger als für eingeführte englische Kohle, auf etwa 20—25 Shilling die Tonne ab Quai. Man erhofft daher für das Kohlengeschäft eine bedeutende Entwicklung, wenn es erst gelingt, die Barre am Eingange des Hafens zu beseitigen und diesen grösseren Schiffen zugänglich zu machen.

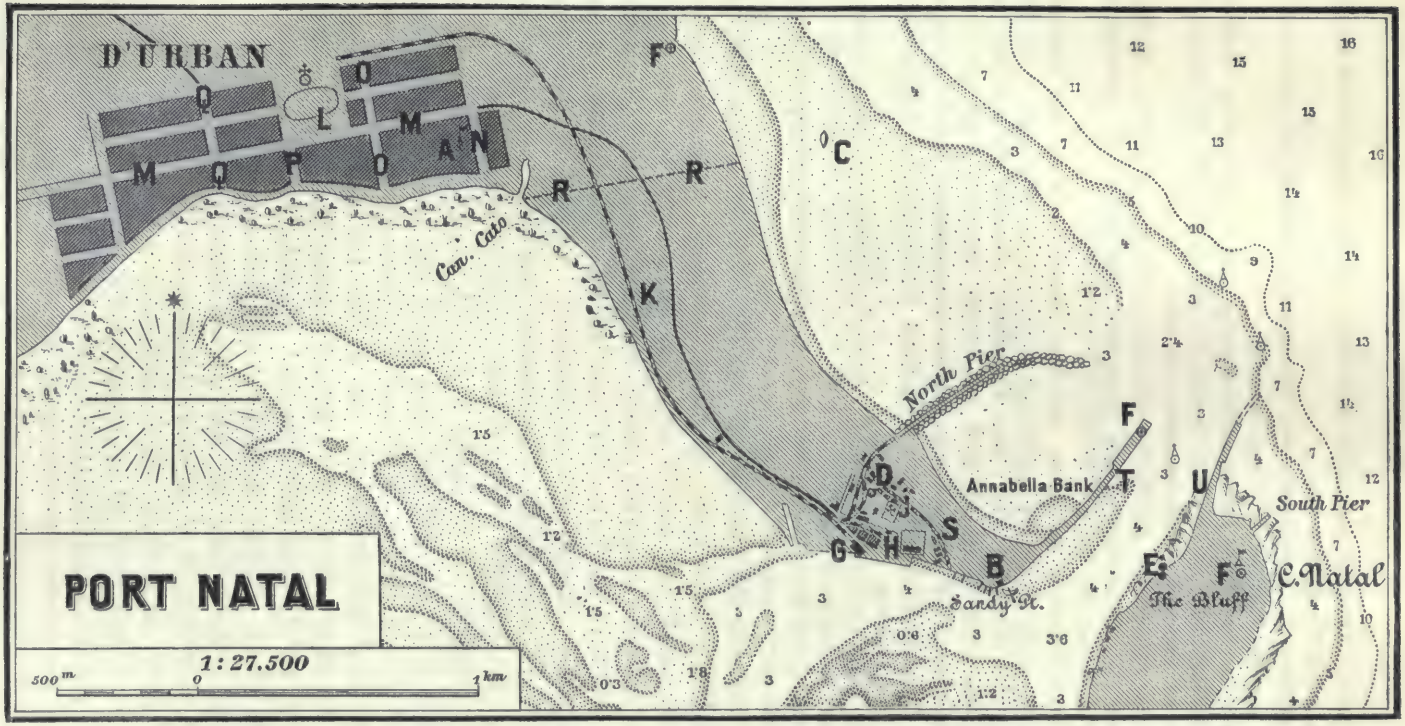
Die Ausfuhr von Gold über Natal betrug im Jahre 1890 358.520 £, ist daher gegen das Vorjahr, welches eine solche von 585.933 £ verzeichnet, erheblich gesunken.

Der Export industrieller Erzeugnisse endlich ist so geringfügig, dass eine Besprechung desselben überflüssig erscheint.

Der Schiffsverkehr in Port Natal umfasste:

	Dampfer	Tons	Segler	Tons
1890	356	447.874	182	66.378
1889	337	439.910	218	73.450

Durban (Sonden in Metern).



A Flaggenstock, B Rettungsboot-Station, C Wrack, D Zeitsignal, E Landmarken, F Leuchtfeuer, G Bahnhof, H Zollamt, J Friedhof, K Eisenbahn, L Marktplatz, M Smith Street, N Stranger Street, O Oliwal Street, P Gardiner Street, Q Field Street, R Grenze des Stadtgebietes, S Tramway, T New North Pier, U New South Breakwater.

Von den Dampfern des Jahres 1890 waren 354 mit 447.289 *T* britische und nur 2 mit 585 *T* portugiesische.

Auffällig ist das Ueberwiegen skandinavischer Segler (89 mit 34.134 *T*), welche meistens Holz aus Schweden brachten.

Bei der vermehrten Dampfschiffsverbindung mit Grossbritannien bleibt die Segelschiffahrt auf enge Grenzen beschränkt, zumal die Frachten wegen des Mangels an Ausfracht verhältnissmässig hoch sind.

Eine regelmässige Schiffahrtsverbindung mit Natal unterhalten die Union Steamship Cy. (Southampton) und die Castle Mail Packet Cy. (London) auf ihren Fahrten um das Cap.

Die Verbindung des Hafens mit dem Inlande ist durch eine Eisenbahn hergestellt, welche bis Newcastle, 270 englische Meilen von Durban, am 15. Mai 1890 dem Verkehre übergeben wurde; eine Fortsetzung derselben bis zur Grenze bei Charlestown sollte bereits im April 1891 eröffnet werden. Es ist ferner eine Zweiglinie nach dem Kohlencentrum Dundee gebaut worden und die Linie von Ladysmith nach Harrysmith, etwa 60 englische Meilen über das Drakensgebirge, ist im Baue begriffen.

In Natal sind drei grosse Banken vertreten: die Bank of Afrika, die Natal Bank und die Standard Bank.

Durban ist Endpunkt des von Aden auslaufenden Kabels der Eastern and South African Telegraph Cy.

Consulate haben hier: Belgien, Deutsches Reich, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal.

Port Elizabeth.

Port Elizabeth ist nächst der Capstadt der wichtigste Hafenpunkt der Capcolonie. Es liegt an der Algoa-Bai in ganz geschützter Situation und verfügt über entsprechende Hafeneinrichtungen, unter denen zwei (bis in eine Tiefe von 6 und 7 *m*) weit hinaus reichende Landungsmolen insbesondere Erwähnung verdienen. Nur bei südöstlichen Winden im Sommer (October bis April) ist besonders der äussere Ankerplatz so weit entfernt zu wählen, dass Raum zum Treiben vorhanden sei, obwohl der Ankergrund ein so guter ist, dass viel Wind und Seegang dazu gehört, bis die Schiffe zu treiben beginnen. Die Stadt zerfällt der Hauptsache nach in zwei Theile, in das nähere und mehr im Niveau des Hafens gelegene, vorwiegend dem geschäftlichen Leben gewidmete Quartier und in den sogenannten Hill, das auf einer terrassenförmigen Erhöhung erbaute elegante Viertel. Im erstgenannten Quartier befinden sich zahlreiche Waarenhäuser, Verkaufsläden, die Bureaux der verschiedenen Unternehmungen und Agentieen u. dgl. Hier bei Jetty's Street ist auch der Bahnhof, denn Port Elizabeth ist Kopfstation einer Eisenbahn, die von der Küste zum Vaal führt. Die bedeutendste Strasse dieses Quartiers ist die Main Street, welche eine bedeutende Längenentwicklung hat und in der alle wichtigeren Etablissements gelegen sind. Als ein schöner Neubau stellt sich das jüngst mit einem bedeutenden Kostenaufwande vollendete Stadthaus (Town Hall) dar, welches deutlich den Hoffnungen Ausdruck verleiht, mit denen man einer stetigen Weiterentwicklung der in commercieller Beziehung äusserst regen Stadt entgegensieht. Dasselbe ist in italienischem Style gehalten, jedoch mit korinthischen Säulen im Porticus versehen. Hier sind ausser den Municipalbehörden auch die Handelskammer, eine öffentliche Bibliothek und das Museum untergebracht. Zur Abhaltung von Versammlungen, Bällen u. dgl. gibt es da eine sehr grosse und stattliche Halle, wie kaum eine andere in der ganzen Capcolonie vorhanden

ist. Eine andere Zierde von Port Elizabeth sind die neuen Productenhallen, welche mit einem Aufwande von 70.000 Pfund Sterling erst vor einigen Jahren hergestellt worden sind und einen ausgedehnten Flächenraum einnehmen.

Der „Hill“ erhebt sich oberhalb Main Street und zeichnet sich sowohl durch eine frischere, reinere Luft, als auch durch viele hübsche Baulichkeiten, insbesondere Villen der wohlhabenderen Einwohner aus. Hier findet man auch die grösseren Kirchen der verschiedenen

Port Elizabeth.

in Port Elizabeth vertretenen Confessionen, darunter auch eine Synagoge, dann ein gut eingerichtetes Spital und die Localitäten der einzelnen Clubs, woran hier nach englischer Sitte keinerlei Mangel herrscht. In der Nähe dieses Viertels liegt der ausgedehnte St. Georges Park, welcher schöne Baumgänge, mehrere wasserreiche Bassins und eine reiche Vegetation enthält und den Einwohnern von Port Elizabeth umsomehr zu angenehmen Spaziergängen dient, als die unmittelbare Umgebung der Stadt in dieser Beziehung viel zu wünschen übrig lässt.

Port Elizabeth zählt dermalen etwas über 18.000 Einwohner,

Port Elizabeth (Sonden in Metern).

A Strasse nach Grahamstown, **B** Gefängniss, **C** Spitäler, **D** Friedhöfe, **E** St. Georges Park, **F** Leuchtfeuer, **G** Rettungsboot-Station, **H** Gasanstalt, **J** Lady Donkin's Monument, **K** Angeschütteter Grund, **L** Zollamt, **M** Whites Strasse, **N** Main Strasse, **O** Wrack's, **P** Victoria-Quai.

von denen der grössere Theil aus Europäern besteht. Die Stadt weist durchaus kein hohes Alter auf. Die erste Besiedlung geschah in den Zwanzigerjahren. Das wachsende Bedürfniss nach einem Hafenplatze für die östlichen Theile der Capcolonie hat denn am meisten zum Emporblühen von Port Elizabeth beigetragen, welches seinen Namen von Elizabeth, der Gattin des im Jahre 1820 für die Leitung der Colonie hier eingelangten Sir R. S. Donkin erhalten hat. Derselben Lady Donkin wurde auf einem Hügel im Hintergrunde der Stadt ein Obelisk als Denkmal errichtet. Durch seine günstige Lage und die volle Sicherheit seines Hafens das ganze Jahr hindurch, welch letzterer Eigenschaft sich Capstadt leider nicht rühmen kann, ist Port Elizabeth nicht nur ein gefährlicher Rivale für die Metropole der Capcolonie geworden, sondern hat dieselbe in Bezug auf den Handelsverkehr bereits überflügelt.

Bei der Besprechung des Handelsverkehres von Port Elizabeth ist es von Interesse zu constatiren, welche Bedeutung dieser Hafenplatz für den Handel der Capcolonie hat. Aus den Vergleichen der statistischen Ausweise ergibt sich nun, dass Port Elizabeth der bedeutendste und verkehrsreichste Einfuhrhafen ist und als Ausfuhrhafen, wenn man von dem Exporte von Diamanten und Gold absieht, gleichfalls die erste Rolle spielt.

Die Gesammteinfuhr der Colonie betrug im Jahre 1889 im Ganzen 8,446.065 £, dagegen im Jahre 1888 im Ganzen 5,678.337 £.

Es ergab sich somit eine Gesammtzunahme von 2,767.728 £, an welcher in erster Linie Port Elizabeth betheiligt war.

Die Theilnahme der einzelnen Häfen der Capcolonie an diesem Gesammtimporte war folgende:

	1888	1889
Port Elizabeth	2,627.781 £	3,958.886 £
East London	777.844 „	1,129.751 „
Capstadt	1,900.564 „	2,625.600 „
Mosselbai	85.415 „	136.660 „
Port Nolloth	21.467 „	25.337 „

während Port Alfred, St. Johns River, Simonstown und Knysna noch geringere Verkehrsziffern aufweisen. Es können sonach nur die drei erstgenannten Hafenplätze für die Beurtheilung des Handels der Colonie in Betracht kommen.

Nach erfolgter Festsetzung des ziffermässigen Antheiles der einzelnen Häfen an dem Gesammthandel der Capcolonie halten wir es für geboten, hier ein Bild dieses Gesammtverkehres, namentlich hinsichtlich der Einfuhr zu geben, weil das percentuelle Verhältniss in den einzelnen Artikeln nicht wesentlich verschoben wird.

Auch hier bilden, wie beinahe in allen überseeischen Colonien, die Erzeugnisse der Textilindustrie den wichtigsten Theil der Einfuhr. So importirte die Capcolonie in den Jahren:

	1889	1888
Manufacturwaaren	1,011.559 £	716.983 £
Baumwollwaaren	753.022 „	543.057 „
Wollenwaaren	262.303 „	216.371 „
Leinenwaaren	60.066 „	38.629 „
Seidenwaaren	17.468 „	5.556 „
Fertige Kleider.	453.103 „	337.266 „
Säcke aller Art.	87.784 „	98.322 „
Tauwerk.	21.102 „	13.115 „

Hierauf folgt die Gruppe der Metalle und Metallwaaren, welche in den beiden Jahren nachstehende Importmengen umfasste:

Maschinen aller Art für	363.654 £	221.973 £
Eisenwaaren.	457.036 „	257.124 „
Stangen- und galvanisirtes Eisen . .	140.000 „	92.000 „

Unter den übrigen Industrieerzeugnissen sind nach den Aufzeichnungen des Jahres 1889 hervorzuheben der Import von Leder und Lederwaaren im Werthe von 412.625 £ ferner:

Papier- u. Schreibmaterial für	136.893 £	Cigarren und Cigaretten für	93.000 £
Möbel. . . . . „	183.486 „	Dynamit u. Sprengstoffe. „	163.062 „
Hüte aller Art. . . . . „	72.141 „	Apothekerwaaren. . . . . „	104.912 „
Juwelierwaaren. . . . . „	61.352 „	Kerzen . . . . . „	42.611 „
Porzellan u. Steingut . . „	48.144 „	Landwirth. Geräthe u. Wagen	79.700 „
Musikalische Instrumente „	44.234 „	Sattel und Geschirre . . „	84.075 „

Unter den Nahrungsmitteln spielt der Import von Körnerfrüchten eine verhältnissmässig geringe Rolle. Dagegen ist die Einfuhr von Kaffee eine bedeutende und erreichte im Berichtsjahre den Werth von 362.154 £. Ebenso fällt die Einfuhr von Zucker mit 250.000 £ in die Wagschale.

Der Import von Conserven errreichte den Werth von 226.090 £, der von Butter 40.756 £, von Käse 31.932 £; der von Confituren und Chocolade 53.844 £ und von Reis 54.016 £.

Die Einfuhr von Getränken setzte sich im Berichtsjahre zusammen aus Bier im Werthe von 107.124 £, Spirituosen für 139.920 £ und Wein für 77.506 £.

Erwähnenswerth ist ferner die Einfuhr von unbearbeitetem Holze im Werthe von 138.469 £ und von Kohle im Werthe von 171.296 £, wovon der grössere Theil nach Capstadt geht, weil dieses die eigentliche Kohlenstation in Südafrika für die europäischen Dampferlinien bildet.

Am Schlusse dieser Einfuhrliste, welche allerdings keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen kann, mag erwähnt werden, dass gleichzeitig mit der Zunahme der Einfuhr in den meisten Artikeln auch die Zolleinnahmen eine wesentliche Steigerung erfuhren. Diese Steigerung belief sich 1889 auf 181.566 £ gegen das vorhergehende Jahr.

Wir wenden uns nun der Besprechung des Exportes zu, der zur grösseren Hälfte dem Werthe nach in der Ausfuhr von Diamanten und Rohgold liegt. Beide Artikel sind trotz ihrer hohen Werthe nicht geeignet, den Verkehr eines Hafens zu beeinflussen.

Die Gesammtausfuhr der Colonie zeigt folgendes Bild:

	1889	1888
Coloniale Producte . . .	4,220.223 £	4,192.401 £
Gold	860.495 „	517.821 „
Diamanten	4,325.137 „	4,122.379 „
Zusammen	9,405.955 £	8,732.601 £

Es zeigt sich also auch hier eine Zunahme von 673.354 £, die in den beiden letzten Gruppen zum Ausdrucke gelangt.

Der Werth der Ausfuhr von colonialen Producten, ausschliesslich Gold und Diamanten, vertheilt sich für das Jahr 1889 auf die drei Haupthäfen der Colonie in folgendem Verhältnisse: Port Elizabeth 1,958.839 £, Capstadt 557.595 £ und East London 942.948 £.

Auch hier wird die hervorragende Stellung von Port Elizabeth ersichtlich.

Als der wichtigste Ausfuhrartikel von Port Elizabeth erweist sich Wolle. Der Werth derselben umfasste im Jahre 1889 rund 60% der obigen Gesammtziffer; es wurden 1889 ausgeführt 35,403.313 Pfund im Werthe von 1,181.772 £ gegen 34,887.518 Pfund im Werthe von 1,156.939 £ des vorhergehenden Jahres.

Port Elizabeth ist ferner Hauptausfuhrhafen für Angoraziegenhaar. Der Export dieses Artikels betrug:

1888 9,598.768 Pfund im Werthe von 305.362 £
1889 9,442.213 „ „ „ „ 351.544 „

An dritter Stelle in der Ausfuhr stehen Straussfedern. Rund zwei Drittel der Gesammtausfuhr der Capcolonie entfallen auf Port Elizabeth. Die Gesammtausfuhr dieses Artikels belief sich nämlich im Jahre 1889 auf 229.137 Pfund im Werthe von 365.884 £, davon exportirte Port Elizabeth 140.317 Pfund im Werthe von 237.681 £. Von Fellen verschiffte Port Elizabeth nahezu die Hälfte der gesammten Ausfuhrmenge der Colonie. Letztere betrug im Jahre 1889: Ziegenfelle 1,530.799 Stück für 123.784 £ und Schaffelle 2,737.951 Stück für 241.939 £. Davon entfielen im gleichen Zeitabschnitte auf Port Elizabeth: Ziegenfelle 843.856 Stück für 63.386 £ und Schaffelle 1,426.882 Stück für 125.336 £. Ausserdem exportirte dieser Hafen im gleichen Jahre 61.681 Stück Ochsen- und Kuhhäute im Werthe von 30.914 £ und 151 491 Stück Ochsen- und Kuhhörner für 3422 £.

Erwähnenswerth ist noch der Export von Elfenbein im Gewichte von 2246 Pfund und im Werthe von 704 £.

Im Jahre 1889 klarirten in Port Elizabeth ein:

439 Dampfschiffe von 972.524 Tonnen und
179 Segelschiffe „ 102.909

Zusammen 618 Schiffe von 1,078.433 Reg.-Tonnen.

Davon waren: 503 britische Schiffe von 1,016.790 Reg.-Tonnen.

Die regelmässigen Linien der Union Steamship Cy. (Southampton) und der Castle Mail Packet Cy. (London) konnten, obgleich jede dieser Gesellschaften wöchentlich einen Extradampfer spedirte, den Verkehr nicht bewältigen und es wurden die South Africa Line, die International Line und die Clan Line für den Verkehr zugezogen.

Die Verbindung nach dem Inlande besorgt ein Eisenbahnnetz, dessen mittlerer Complex in Port Elizabeth seinen Ausgangspunkt hat und von hier bis

De-Aar Junction, an der Hauptlinie Capstadt-Kimberley 338 Meilen und durch Abzweigungen nach Colesberg, Graaf-Reinet, Grahamstown führt.

Es wird mit grosser Energie daran gearbeitet, der Capcolonie ein weitverzweigtes Eisenbahnnetz zu verschaffen, und die Regierung ist im Juni 1890 mit einem Programm hervorgetreten, welches für neu zu erbauende Bahnstrecken 10 Mil. Pfd. St erfordert.

Die Telegraphenverbindung ist eine ausgezeichnete und umfasst beinahe alle Plätze von irgend welcher Bedeutung in der Colonie.

Von Banken, welche in Port Elizabeth Filialen besitzen, sind zu erwähnen die Cape of good Hope Bank, Bank of Africa, Standard Bank of British South Africa.

Consulate haben hier folgende Staaten: Chile, Deutsches Reich, Oesterreich-Ungarn, Peru.

Capstadt.

Das Cap der guten Hoffnung hat, sobald es entdeckt war, grosse Bedeutung für die Schiffahrt gewonnen. Man gebot nun über den Seeweg nach Indien, und durch fast vier Jahrhunderte nahm der grosse Verkehr zwischen Europa und Ostasien seinen Weg um die durch jenes Cap bezeichnete Südwestspitze von Afrika. Als dann 1869 der Canal von Suez einer anderen Richtung den Vorzug gab, hatte sich im Caplande bereits ein so ausgedehntes Gemeinwesen und ein so mächtiges Productionsgebiet entwickelt, dass das Land die theilweise Ablenkung des Weltverkehres um so leichter ertragen konnte, als zur selben Zeit die grossen Diamantfunde erfolgten, welche ein mächtiger Magnet für die Einwanderung, für die Verkehrsentwicklung und für die Hebung der ganzen Colonie wurden. Uebrigens blieb der Segelverkehr immer noch dem Cap treu, weil bekanntlich das Rothe Meer aus nautischen Gründen für die Segelschiffahrt nur in geringem Grade benützbar ist.

Die Capcolonie, heute ein wichtiges Glied des englischen Colonialbesitzes, hat eine merkwürdig langsame Entwicklung genommen. Erst im Jahre 1601 sah sich die holländisch-indische Gesellschaft veranlasst, eine hundert Köpfe starke Expedition nach der Tafelbai zu entsenden und 1652 wurde an der Stelle der jetzigen Capstadt das erste Fort gegründet. Man hatte nur den Zweck, dort eine Zwischenstation für die mit Indien verkehrenden Schiffe zu gründen. Lange Zeit blieb die Niederlassung in den engsten Grenzen. Die erste Verstärkung ward derselben durch Zuzug französischer Hugenotten zutheil, welche infolge des Edictes von Nantes ihre Heimat verlassen mussten. Aber auch fast das ganze XVIII. Jahrhundert verlief, ohne dass Capstadt im Verhältnisse zu dieser langen Periode wesentliche Fortschritte machte. Die Holländer hielten die Ansiedlung unter einem sehr fiscalischen Regimente und legten der freien Bewegung viele Fesseln an, nur um sich selbst alle Vortheile des Handels mit dem Caplande zu sichern.

Im Jahre 1795 wurde die Colonie von den Engländern erobert. Infolge des Friedens von Amiens musste dieselbe zwar 1803 an die früheren Eigenthümer zurückgestellt werden, gelangte jedoch schon drei Jahre später wieder in den Besitz Englands, dem es 1814 im ersten Pariser Frieden definitiv zugesprochen wurde.

England trat in der Colonie reformirend auf, löste die von den Holländern auferlegten Fesseln und bemühte sich, es in seiner Entwicklung, sowie im äusseren Verkehr nach jeder Richtung hin zu fördern. Dank dieser einsichtsvollen Politik und der in allen Colonieen befolgten Grundlage einer weit gehenden Autonomie hat auch die Capcolonie im Laufe des XIX. Jahrhunderts einen ganz gewaltigen Aufschwung genommen. Dabei hatte man bei der unerlässlichen Ausdehnung des Territoriums mit Schwierigkeiten mancherlei Art zu rechnen, unter denen insbesondere die Kämpfe mit den wilden und grausamen Völkerschaften der Kaffern zu nennen sind, während welcher Kämpfe die Colonisten im Innern des Landes viel auszustehen hatten.

Nicht mindere Schwierigkeiten bot die Aufhebung der Sclaverei, welche seit der Gründung der Colonie die Grundlage der ganzen agricolen Arbeit gewesen war. Und ebenso veranlasste die Abneigung der alten holländischen Ansiedler gegen das englische Element manche Differenz, welche schliesslich eine theilweise Emigration der ersteren nach den nördlichen, noch freien Gebieten im Innern und die Gründung der sogenannten Boerestaaten daselbst, des Oranje-Freistaates und der Südafrikanischen Republik (Transvaal-Staat) zur Folge hatte.

Auch die ungünstigen nationalen Verhältnisse der Capcolonie, vor allem der Widerstand der holländischen Ansiedler, der Boeren, konnten jedoch den Fortschritt des Landes unter englischer Herrschaft auf die Dauer nicht aufhalten. Das Land selbst bot so vielfache Vortheile durch seinen natürlichen Reichthum dar, dass es sich lohnte, mit aller Zähigkeit daran festzuhalten, und die britische Eigenart war ganz dazu geeignet, die Aufgabe zu lösen. Wenn auch heute noch in der Capcolonie selbst das holländische Element zahlreich zu Tage tritt, so sind doch britische Ansichten und Grundsätze herrschend und ausschlaggebend. Ganz verschwunden sind aber die holländischen Reminiscenzen keineswegs, und es ist beispielsweise gewiss des Hervorhebens werth, dass die Münze und das Geldwesen zwar englisch sind, als Wechselrecht der Colonie aber noch das holländische gilt.

Uebrigens hat namentlich in den allerletzten Decennien die Capcolonie durch Anlegung eines ausgedehnten Eisenbahnnetzes und durch sonstige moderne Einrichtungen einen wichtigen Schritt vorwärts gemacht. Man verfügt bereits über ein Bahnnetz von fast 3000 *km*, welches namentlich die Verfrachtung der im Innern gewonnenen Producte zur See ermöglicht. Eine ausgedehnte Viehzucht, namentlich die der Schafe wird, ähnlich wie in Australien, in der wasserarmen Capcolonie wohl stets die reichthumbringende Basis der Landwirthschaft bleiben. In zweiter Linie stehen die Diamant- und Goldfelder, deren Zauber sich in ähnlichen Wirkungen, wie in Californien und Australien offenbart.

In der Tafelbai nun, wo einst die ersten holländischen Siedler erschienen waren, liegt heute eine ansehnliche, und zwar die grösste und schönste Stadt des südlichen Afrika, Cape Town, die Capstadt, anmuthig an den Abhängen des Tafelberges ansteigend und von zahlreichen Villen und deren Gärten umgeben. Hinter der Stadt aber erhebt sich scharf und schroff aufsteigend der gewaltige Tafelberg (1082 *m*), welcher von der eigenthümlichen Abplattung seines Kammes diesen Namen erhalten hat. Er schliesst das Gesammtbild in malerischer Weise ab. Die Tafelbai war lange Zeit eine offene und nicht wenig gefährdete Rhede, auf welcher die Schiffe mannigfachem Ungemache ausgesetzt blieben, so dass man sich eigentlich wundern muss, weshalb gerade dieser Punkt zur Anlage der Stadt gewählt worden ist. Anfänglich erwog man diese Umstände nicht und als man später deren Nachtheile erkannte, konnte man sich nicht mehr leicht zu einer vollständigen Uebersiedlung entschliessen. Erst im Jahre 1860 entschloss man sich zur Anlage eines künstlichen Hafens, der nunmehr, nicht ohne grosse Schwierigkeiten während seines Baues, in seinem wichtigsten Theile zu Ende geführt und Schiffen bis zu 8 *m* Tiefgang zugänglich ist, während die im Süden von der Tafelbai jenseits des Caps der guten Hoffnung gelegene Simonsbai den grössten Schiffen sicheren Ankergrund bietet. Die Hafenanlagen bestehen hauptsächlich aus einem kolossalen, in der Richtung von Südwest nach Nordost gehenden, an seinem Ende sanft gekrümmten Wellenbrecher. Von dem Wellenbrecher gehen zwei Molen aus. Ausserdem hat man zwei Bassins, das Innen-Bassin und das Alfred-Bassin errichtet, an welch letzterem sich auch ein Trockendock (Robinson Dry Dock) und eine „Patent Slip“ für Schiffe bis zu 1000 *T* Gehalt befindet. Leuchtfeuer auf der Robbeninsel und auf den Spitzen Green und Mouillé, sowie ein Hafenfeuer an der Spitze des Wellenbrechers erleichtern das Einlaufen von Schiffen bei Nacht. Die Hafenanlagen, welche noch erweitert werden sollen, sind mit allen modernen Hilfsmitteln für den Umschlag der Waare ausgestattet und werden durch elektrisches Licht beleuchtet. Geräumige Magazine und Güterschoppen sind vorhanden und Geleise führen nach allen Richtungen die beladenen oder zum Laden bestimmten Waggons. Die ganze neue Hafenanlage bildet einen in sich geschlossenen Complex ausserhalb der eigentlichen Stadt. Dieser Complex ist durch eine Mauer abgesperrt und besitzt nur ein einziges Thor, durch welches man nach der eigentlichen Stadt gelangt. Die Stadt selbst macht einen sehr günstigen Eindruck und hat einen

Capstadt.

ganz europäischen Anstrich. Die Strassen sind meist breit, rein gehalten und gerade, schneiden sich in der Regel im rechten Winkel, und es wird auf deren Instandhaltung grosse Sorgfalt verwendet. Nur der reichlich vorhandene Staub erscheint lästig. Die Häuser sind fast durchaus aus Stein, häufig mit besonderer Bevorzugung italienischen Styles gebaut und oftmals mit kleinen Gärtchen umgeben, wie man überhaupt in der Capstadt viel Sorgfalt auf Gartenanlagen verwendet. Es gibt daselbst mehrere hübsche Parks, unter denen der Regierungspark und der botanische Garten besondere Erwähnung verdienen. Der botanische Garten ist sehr ausgedehnt und besitzt unter sachkundiger Leitung eine sehr reichhaltige Sammlung einheimischer und fremder Gewächse. Dem Regierungspark gereicht eine sehr lange Eichenallee zur besonderen Zierde. Am Anfange dieser Allee steht das Gebäude der Bibliothek (South African Library), ein Prachtbau, in dessen Räumen über 40.000 Bände aufgestellt sind. Diese Bibliothek soll sehr reich an Handschriften sein, welche sich auf die Geschichte der Capcolonie seit ihrem Beginne beziehen, und bei ihrem Besuche gewinnt man den Eindruck, dass man sich in einer Stadt befindet, in welcher neben den Anforderungen des materiellen Lebens auch geistige Interessen Pflege und Anregung finden. In der unmittelbaren Nähe der Bibliothek erheben sich noch zwei ansehnliche Bauwerke, nämlich das South African Museum und eine Gallerie für Werke der bildenden Künste. In dem Museum werden alle Gegenstände gesammelt, welche sich auf die Colonie, vor Allem auf deren Ethnographie beziehen. Man kann hier vielfache Studien über die zahlreichen Eigenthümlichkeiten Südafrikas anstellen. Unter den sonstigen Baulichkeiten der Stadt ragen insbesondere das Parlament, das Stadthaus, die verschiedenen Bankinstitute, die durch ihren feinen gothischen Styl ausgezeichnete katholische Kathedrale hervor. Ueberhaupt hat man bei öffentlichen Bauten nicht an Geld gespart und dieselben mit Vorliebe in monumentaler Art zur Ausführung gebracht. Ausser derartigen Gebäuden findet man auch eine Anzahl industrieller Etablissements von grossem Umfange, von denen wir nur mehrere Dampfmühlen, eine grosse Sägemühle, eine Brauerei u. dgl. erwähnen. Vielleicht den ersten Platz nimmt die grosse Maschinenfabrik der westlichen Eisenbahn ein, in der alle für den Bahnbetrieb erforderlichen Dinge vollkommen hergestellt werden können.

Die Stadt und der Hafen sind sehr gut, zum Theile mit elektrischem Lichte beleuchtet und, was auf afrikanischem Boden eine ganz besondere Wichtigkeit hat, mit Wasser trefflich versorgt. Die geologische Beschaffen-

heit der Umgebung hat die Lösung der Aufgabe durch eine Wasserleitung vom Tafelberge freilich erleichtert, aber nichts destoweniger hat man auch in technischer Beziehung Alles gethan, um den Einwohnern die grosse Wohlthat guten Trink- und reichlichen Nutzwassers zu verschaffen.

Das Leben und Treiben in der Stadt macht einen guten Eindruck, und wären nicht fremdartige Menschengestalten zu sehen, so würde man kaum glauben, dass man sich an der Südspitze von Afrika, fern von Europa befinde. Das berühmte (astronomische und magnetische) Observatorium befindet sich ausserhalb der Stadt (33° 56′ 3″ südl. Breite und 18° 28′ 40″ östl. Länge v. Gr.). In der Capstadt erscheinen sieben Zeitschriften, darunter eine deutsche. Ausser zahlreichen Kirchen aller christlichen Confessionen finden wir hier auch eine Synagoge und eine Moschee.

Die Bevölkerung der Capstadt, welche sich auf etwas über 60.000 Seelen beläuft, besteht aus verschiedenen Elementen. In erster Linie stehen die Briten, welche auch die wichtigsten Stellen im öffentlichen, wie im Geschäftsleben innehaben und den Ton angeben. Dann kommen die Holländer, obwohl sich diese mehr und mehr ins Innere des Landes zurückgezogen haben, wo sie vorwiegend ihrer Hauptbeschäftigung, der Landwirthschaft, obliegen. Deutsche sind in einiger Anzahl vertreten, während sonstige Europäer nur mehr vereinzelt vorkommen. Auch Neger sind, zumeist in niederen Bedienstungen, dann als Arbeiter, viele aus der Zeit vorhanden, in welcher die Sclaverei noch zu Recht bestanden hat. Ebenso trifft man auch häufig Malayen, dagegen erscheinen eigentliche Eingeborne, wie Kaffern, Buschmänner, Hottentoten nur mehr vereinzelt in der Stadt. Europäische Kleidung ist ganz allgemein.

Die Stadt besitzt einige, aber durchwegs mehr oder minder veraltete Befestigungen, von denen das Castell wenigstens stattlich aussieht, wenn es auch ganz nach längst veralteten Principien angelegt ist. Heute dient diese ziemlich geräumige Fortification zur theilweisen Unterbringung der Garnison; dann befinden sich daselbst das Quartier des Militärcommandanten der Colonie und sonstige militärische Bureaux. Ueberhaupt ist für die Garnison sehr gut gesorgt.

Auch an öffentlichen Institutionen hat die Capstadt keinen Mangel, sowohl an solchen für geschäftliche, als auch für humanitäre Zwecke. Unter ersteren verdienen die bestehenden fünf Banken Beachtung, deren wichtigste die Standard Bank of South Africa ist, welche in einem sehr schönen Palais residirt. Dann kommt die Cape

of good Hope Bank, Union Bank, Bank of Africa und die Saving Bank. In Bezug auf humanitäre Anstalten muss vor Allem die grosse Aufmerksamkeit hervorgehoben werden, welche man dem Unterrichtswesen widmet.

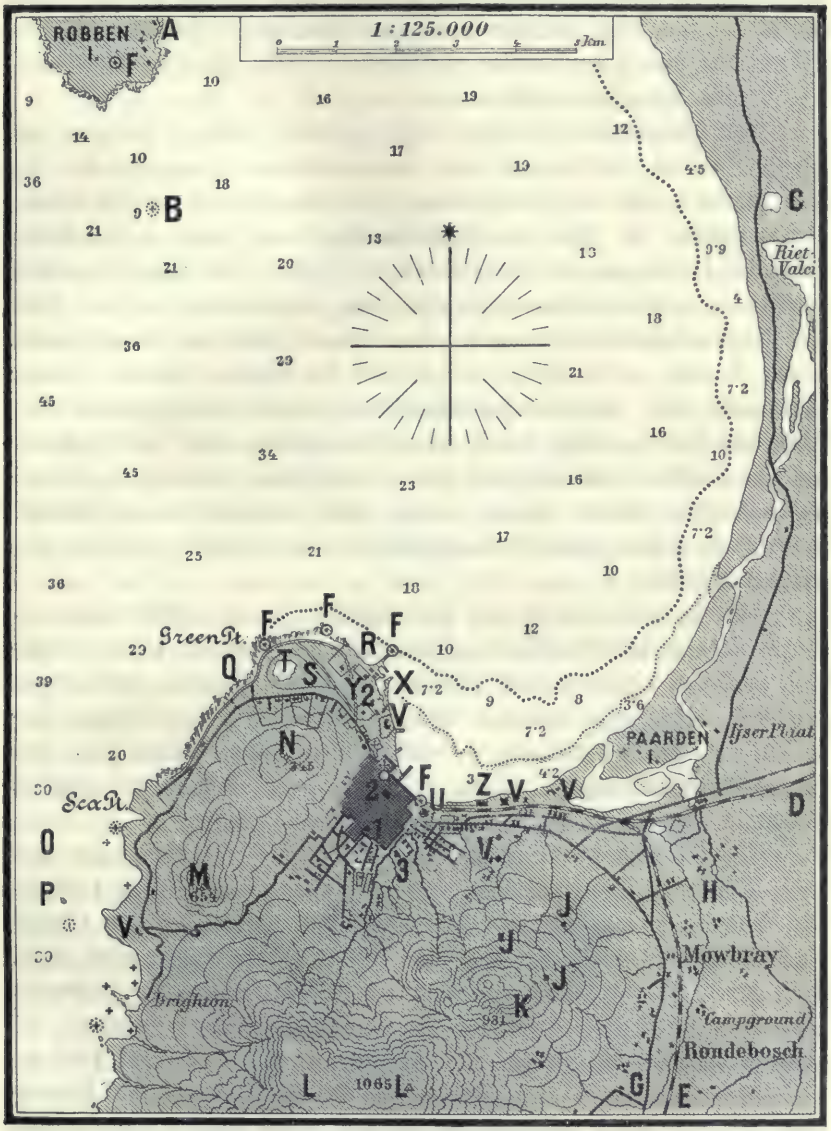
Die Capstadt ist zugleich die Hauptstadt der ganzen Colonie, Sitz des Gouverneurs und der obersten Administrativbehörden, sowie auch des Parlamentes. Der Gouverneur wird wohl von der britischen Regierung ernannt, aber von der Colonie besoldet. Die Capcolonie ist, wie alle britischen Besitzungen, in welchen die Weissen die Majorität bilden, also alle britischen Ackerbaucolonieen, ganz auf autonomem Fusse organisirt und steht mehr unter einer allgemeinen Ueberwachung, als unter eigentlich unmittelbarer Verwaltung des Mutterlandes. Auch dieser Umstand hat nicht wenig zu der befriedigenden Entwicklung der Colonie beigetragen. Dazu kommt noch, dass die Stadt selbst sich eines sehr gesunden Klimas erfreut, welches auch eine fortgesetzte Thätigkeit gestattet. Dies und die unbestrittene Blüthe des ganzen Geschäftes tragen wohl wesentlich dazu bei, dass in der Capstadt ein sehr frohes und frisches sociales Leben pulsirt und man sich gerne den Stunden des Genusses hingibt. Das steife englische Wesen hat sich dort etwas gemildert und einer freieren Bewegung in den gesellschaftlichen Ansichten und Formen Platz gemacht.

In dem gegen den Tafelberg zu gelegenen Theile der Stadt stösst man auf viele elegante Villen und kann bei deren Besitzern alle Annehmlichkeiten eines comfortablen Daseins geniessen. Ueberhaupt gilt dieses höhere, am Mount Nelson befindliche Quartier als das feinste.

Aber auch die weitere Umgebung der Capstadt — denn die nahe gelegene ist vielfach sandig und kahl — bietet mancherlei Reiz und verlockt zu Ausflügen, auf denen man Gelegenheit hat, den grossen Fleiss kennen zu lernen, welchen man allwärts auf die Bebauung und Ausnützung des Bodens verwendet hat.

Südlich von der Tafelbai liegt in der Falschen Bai die schon erwähnte Simonsbai, welche namentlich von den Kriegsschiffen benützt wird und der britischen Division in Südostafrika als Station dient. Eigentlich ist die Simonsbai besser geschützt als die Tafelbai, und solange nicht in letzterer die grossen Hafenbauten hergestellt waren, ankerten die Schiffe insbesondere zur Winterszeit häufig hier. An der Bai liegt das kleine Städtchen Simonstown von circa 600 Einwohnern, welches mit seinen netten, weissgetünchten Häusern, die zumeist an der

Tafelbai mit der Capstadt (Sonden und Höhen in Metern).



A Flaggenstock, **B** Whale Riff, **C** Salzlacke, **D** Eisenbahn nach Wellington, **E** Eisenbahn nach Wynberg, **F** Leuchtfeuer, **G** Strasse nach Simon's Town, **H** Sternwarte, **J** Blockhäuser, **K** Teufels-Spitze, **L** Tafelberg, **M** das Löwenhaupt, **N** der Löwenrumpf, **O** die nördliche Löwentatze, **P** die südliche Löwentatze, **Q** Drei Anker-Bucht, **R** Wellenbrecher, **S** Wettrennplatz, **T** Teich, **U** Castell, **V** Forts und Batterien, **Y** Zeitsignalstation, **X** Docks, **Z** Militärspital. — 1 Gouvernements-Gebäude, 2 Zollamt, 3 Gefängniss.

einzigen Strasse des Ortes liegen, einen freundlichen Eindruck macht. Hier sind ein Admiralitätsgebäude, ein maritimes Arsenal und ein Spital, sowie ein Slip für Schiffsreparaturen. Simonstown ist enge mit den Interessen der Kriegsmarine verwachsen. Mit der Capstadt ist es durch eine Eisenbahn verbunden.

Die Verwaltung der Capcolonie ist eifrig bedacht gewesen, das Verkehrswesen zu fördern, und hat sowohl in Bezug auf den Bau von Strassen, als auch in Richtung der Eisenbahnen sehr Erspriessliches gethan, so dass ein Berichterstatter mit Recht sagen durfte, dass die Leistungen der Capverwaltung einem jeden Lande zur Ehre gereichen würden, umsomehr also einer abgelegenen Colonie. Nach der letzten Statistik gab es in der Colonie 7000 *km* Kunststrassen ersten Ranges und ungefähr in gleicher Ausdehnung Strassen, welche man unter den bei uns gebräuchlichen Namen von Bezirksstrassen einreihen könnte. Und dieser ganze Strassenbau war mit Rücksicht auf das vielfach gebirgige und von Wasserläufen durchzogene Terrain keine leichte Sache. Häufig waren sehr complicirte Kunstbauten, namentlich Ueberbrückungen erforderlich, die zumeist in Eisen ausgeführt wurden.

Mit der Herstellung von Eisenbahnen wurde 1862 begonnen; die Linie Capstadt-Wellington kam zuerst in Betrieb. Daran reihten sich zunächst einige andere kleinere Strecken, bis man endlich zum Entwurfe eines systematischen Netzes überging und an der Hand desselben den Ausbau allmälig bewerkstelligte. Man schied das Netz in drei grosse Gruppen, deren jede auf einen Hafenpunkt, nämlich Capstadt, Port Elizabeth, East London basirt ward.

Die westliche Gruppe hat als Hauptlinie die Eisenbahn Capstadt-Kimberley. Die Hauptlinie weist eine Länge von mehr als 1000 *km* auf. Von ihr zweigt ab die Linie Colesburg-Bloemfontein im Oranje-Freistaate, und nach Norden hin ist die Fortsetzung quer durch das ganze Stella-Land von Kimberley nach Mafeking vollendet. Die mittlere Gruppe umfasst die Hauptlinien Port Elizabeth bis De-Aar Junction und Zwartskops-Graaf Reinet mit zusammen 1260 *km* und die östliche die Linie East London-Aliwal-North mit 450 *km*. Dazu kommen noch einige Abzweigungen. Diese Bahnen erheben sich theilweise zu ganz bedeutenden Höhen und bieten sowohl in technischer als in landschaftlicher Beziehung viel des Interessanten dar.

Die rasche Entwicklung der Bahnen verdankt die Capcolonie, wie schon angedeutet, der Entdeckung der Diamantfelder, welche sich vom Oranjefluss bis zum Limpopo und vielleicht noch weiter hinauf

ziehen. In der That ist auch eine ganz eigenthümliche Erscheinung der Capcolonie die Diamantengräberei. Dieses Land ist jetzt die reichste Fundgrube der Welt in dieser Beziehung, und seitdem man diese Entdeckung gemacht hat, spielt der Gewinn von Diamanten eine grosse Rolle, ähnlich wie einstmals die Goldgräberei in Californien und Australien. Erst gegen Ende der Sechzigerjahre unseres Jahrhunderts hat man die ersten Spuren von Diamanten gefunden. Ein gewisser O'Reilly erwarb von einem Farmer den ersten Diamenten, dessen Werth erst von den Juwelieren der Capstadt erkannt wurde. Es folgten dann zunächst vereinzelte Funde, welche aber die Aufmerksamkeit wachriefen und natürlich einen grossen Zuzug von Diamantensuchern mit allen mit solchen Expeditionen verbundenen Erscheinungen zur Folge hatten.

Anfänglich suchte man die kostbaren Steine mehr im Ufergebiete, dort wo die ersten Diamanten vorgekommen waren. Bald aber zeigte es sich, dass das ergiebigste Feld das im Norden gelegene sogenannte westliche Griqualand sei, ein Territorium, welches an Ausdehnung der Schweiz gleichkommt. Dorthin wendete sich nun der Zug der Wanderer und im Jahre 1870 sind an 10.000 Menschen nach den Uferstrecken des Oranje- und Vaalflusses gezogen, an denen man die meiste Ausbeute fand. Hier entstand die kleine Stadt Barkly. Aber bald machte man die Entdeckung, dass auf dem Hochplateau des Griqualandes noch bessere Aussichten gegeben seien und nun zogen die Gräber hinauf. Nach harten Mühen wurden auch die Anstrengungen belohnt, und man fand Felder vor, welche die Erwartungen übertrafen. Allmälig klärten sich auch die Verhältnisse. Die von allen Seiten zugezogenen, oft sehr zweideutigen Diamantengräber verschwanden allmälig, und man bemühte sich, eine gewisse Organisation in den Landstrich zu bringen, der bisher nur schwach von Eingebornen besetzt war und dessen politische Stellung ganz in der Luft schwebte. In den Siebzigerjahren wurde inmitten des wüsten Griqualandes die seither zur raschen Entwicklung gelangte Stadt Kimberley gegründet und wurde Hauptort des ganzen Districtes, in welchem heute bereits die Hauptbahnlinie der westlichen Gruppe endet. Im Jahre 1876 wurde das Griqualand mit der Capcolonie vereinigt. Die britische Regierung ordnete sofort durch bestimmte Regeln das ganze Minenwesen und brachte dadurch feste Verhältnisse an Stelle der wüsten Wirthschaft, welche in den ersten Zeiten der Entdeckung in wohl unvermeidlicher Weise platzgegriffen hatte. Und so ist der Gewinn von Diamanten zu einer

neuen Quelle des Wohlstandes für das Capland geworden. Es mag zur Beurtheilung dieses Umstandes der Hinweis auf die Thatsache genügen, dass in den hauptsächlichsten Minen von beiläufig 2000 weissen und 12.000 farbigen Arbeitern u. s. w. eine jährliche Ausbeute im Werthe von mindestens 100 Millionen Francs erzielt wird.

Wiewohl Capstadt als Hauptstadt der Capcolonie auch als deren Haupthafen betrachtet wird, kann es in Bezug auf seinen Handelsverkehr als solcher nicht mehr gelten, weil es schon seit mehreren Jahren von Port Elizabeth, dem Hafen des Ostens der Colonie, übertroffen wurde. Welchen Antheil Capstadt in den letzten Jahren an dem Gesammthandel des Landes nahm, kann schon aus der Besprechung des Verkehres von Port Elizabeth entnommen werden.

Der Gesammtimport des Hafens belief sich im Jahre 1889 auf 2,625.609, 1888 auf 1,900.564, 1887 auf 1,696.015 £.

Der Gesammtexport (mit Ausschluss von Diamanten und Gold) an colonialen Producten umfasste im Jahre 1889 557.595, 1888 559.980, 1887 480.174 £.

In der Einfuhr des Jahres 1888, welches für die folgenden Nachweise als Berichtsjahr dient, verzeichnen Mode- und Kurzwaaren die stärkste Importziffer von 300.455 £. Daneben betrug die Einfuhr von Baumwollwaaren 185.307 £, die von Leinenwaaren 12.862 £ und die von Säcken 18.401 £. Eisen- und Messerschmiedwaaren repräsentirten einen Werth von 78.426 £, Schiffsgeräthe einen solchen von 121.721 £ und Maschinen von 22.336 £.

Leder und Lederwaaren (incl. Schuhwaaren) bezifferten ihre Einfuhr auf 108.296 £.

Der Import von Möbeln belief sich auf 35.449 £, der von Schreibrequisiten auf 65.132 £ und von gedruckten Büchern auf 36.519 £.

In der Reihe der übrigen Industrieerzeugnisse erscheinen noch erwähnenswerth Hüte (19.230 £), Juwelierwaaren (10.652 £), Tabakpfeifen (11.912 £) und Apothekerwaaren (39.240 £).

Den Import von Nahrungs- und Genussmitteln vertreten:

	Werth		Werth
Kaffee	105.777 £	Butter	21.478 £
Zucker, roh	79.801 „	Thee	11.117 „
Reis	18.001 „	Confecte, Chocolade etc.	10.279 „

Die Einfuhr von Getränken beschränkte sich auf Bier für 10.093 £, Wein für 12.418 £ und Spirituosen aller Art für 18.199 £.

Eine bemerkenswerthe Rolle in der Einfuhr spielen schliesslich noch Kohle und Holz. Der Holzimport belief sich auf die stattliche Ziffer von 69.000 £, davon 54.000 £ für bearbeitetes und 15.000 £ für unbearbeitetes Holz.

Kohle importirte Capstadt für 82.331 £, welche Ziffer nicht einmal so bedeutend erscheint, wenn man bedenkt, dass Capstadt die Hauptkohlenstation für die zwischen Europa und Australien um das Cap verkehrenden Dampfer bildet.

In der Ausfuhr bildet Wolle den bedeutendsten Artikel. Im Jahre 1888 exportirte Capstadt gewaschene und ungewaschene Wolle für 250.453 £.

In Straussfedern betrug der Werth der Ausfuhr 129.220 £.

An Fellen wurden für 31.776 £ Ziegen- und für 60.504 £ Schaffelle ausgeführt.

Der Export von marinirten Fischen erreichte 24.609 £.

Als letzter Artikel der Ausfuhr erscheint Wein im Werthe von 18.971 £.

Was nun speciell die Ausfuhr von Diamanten und Gold betrifft, so liegen hierüber folgende Ziffern vor:

Während der zwanzig Jahre, in welchen die Kimberley-Minen bearbeitet wurden, sind aus denselben Steine im Werthe von ca. 65 Mil. Pfd. St. genommen worden. Die grosse Bedeutung der Diamantenminen für das wirthschaftliche Leben der Capcolonie wird am besten durch die Angabe bezeichnet, dass jährlich über 2 Mil. Pfd. St. für Arbeitslöhne, Materialien und die verschiedenen Bedürfnisse der Colonie verausgabt werden.

Im Jahre 1889 exportirte die Capcolonie 2,962 004 Karat Diamanten im Werthe von 4,325.187 £, im Jahre 1888 wurden 3,841.937 Karat im Werthe von 4,022.379 £ und im Jahre 1887 3,598.930 Karat im Werthe von 4,242.470 £ ausgeführt.

Die Ausfuhr von „rohem Gold" aus der Colonie erreichte im Jahre 1889 einen Werth von 860.271 £ gegen 517.821 £ des Jahres 1888.

Die Schiffsbewegung im Hafen von Capstadt während des Jahres 1888 verzeichnet im Einlaufe 474 Dampfer mit 851 742 *T* und 319 Segler mit 142.457 *T*. Davon entfielen auf den internationalen Verkehr:

	Dampfer		Segler	
	Zahl	Tons	Zahl	Tons
englische	161	510.697	80	58.502
fremde	2	3.174	120	75.579
	163	513.871	200	134.081
auf den Küstenverkehr				
englische	211	337.871	115	6.865
fremde	—	—	4	1.511
	211	337.871	119	8.376

Man sieht also, dass der Dampfschiffahrtsverkehr dieses Hafens ausschliesslich in den Händen der Engländer liegt.

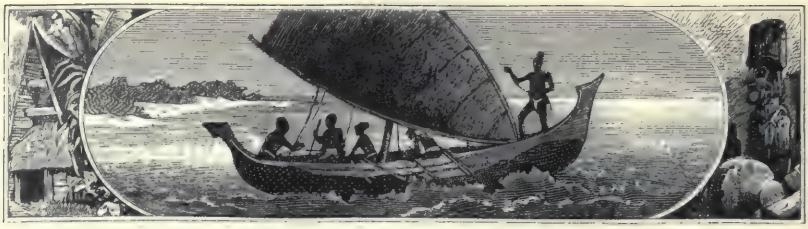
Thatsächlich unterhalten auch nur die englischen Gesellschaften, Union Steam Ship Cy. (Southampton) und Castle Mail Packet Cy. (London) regelmässige Verbindungen mit Südafrika. Jede Linie lässt monatlich zwei Dampfer regelmässig abgehen, stellt jedoch zu Zeiten des grossen Waarenverkehres Extradampfer ein. Die Schiffe der Union Line machen die Fahrt von Plymouth nach Capstadt in 20 Tagen mit Berührung von Madeira und St. Helena und gehen dann weiter bis Natal.

Die Castle Mail geht abwechselnd über Lissabon und Madeira und macht jede zweite Fahrt über Natal hinaus nach Tamatave und Mauritius.

Dem überseeischen Telegraphenverkehr dient das Kabel Cadiz (beziehungsweise die Linie Lissabon—S. Vincent)—S. Louis—Capstadt.

In Capstadt sind folgende Banken etablirt: Bank of Afrika, Cape of good Hope Bank (in Liquidation), Cape of good Hope Savings Bank, Standard Bank, Union Bank (in Liquidation).

Consulate unterhalten hier: Belgien, Brasilien, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, Türkei, Uruguay, Venezuela, Vereinigte Staaten von Amerika



Die atlantische Küste von Afrika.

Während der Nordrand von Afrika und die Nil-Oase als Gestadeländer des Mittelmeeres seit Jahrtausenden mit der europäischen Cultur in vielfacher Beziehung stehen, bildet Afrika südlich von der Sahara eine Welt für sich, auf welche die Europäer überhaupt erst seit dem XVI. Jahrhunderte einen Einfluss nehmen, welcher aber bis auf die allerneueste Zeit bloss auf die Besetzung der wichtigsten Küstenplätze beschränkt blieb.

Bis in unsere Tage galt eben die Unerschlossenheit als ein Hauptcharakteristicum des schwarzen Erdtheiles.

Die auffallende Erscheinung, warum die kühnen Entdecker, besonders die Portugiesen, ihre Kräfte nicht an der Exploitirung Afrikas, für dessen geographische Entschleierung sie eine schwere, hundertjährige Entdeckerarbeit eingesetzt hatten, versuchten, erklärt sich namentlich aus zwei Ursachen. Afrika ist seines orographischen Aufbaues und seines Klimas wegen sehr schwer zugänglich und der niederen Cultur der Neger wegen relativ sehr arm. Von jeher waren es immer nur wenige Artikel, welche Afrika in den Welthandel brachte, vor Allem drei: Goldstaub, Elfenbein und Menschen als Sclaven. Der letzte Artikel, „der schwarze Casimir“ oder „das Ebenholz“ der Sclavenschiffe, bildete bis in die zweite Hälfte unseres Jahrhunderts das eigentliche Fundament für den ganzen afrikanischen Aussenhandel, in ihm wurden ungezählte Millionen verdient.

Dem Sclavenhandel verdanken die vielen hundert Factoreien, welche die atlantische Küste Afrikas einsäumen und auf denen die Flaggen aller europäischen seefahrenden Nationen wehen, ihre Entstehung. Mit der Abschaffung der Sclaverei verödeten die meisten dieser Factoreien, das afrikanische Geschäft, wenigstens an der Westküste, war durch diese internationalen Acte ruinirt; am östlichen Gestade freilich treiben die Araber, wenn auch unter erschwerten Umständen, den Export von „Ebenholz" bis zum heutigen Tage fort. An der atlantischen Küste dagegen kämpfen seit den Dreissigerjahren selbst die besten Plätze schwer gegen „die schlechten Zeiten" und die Concurrenz, welche sich die verschiedenen Nationen untereinander machen.

Ein völliger Umschwung kam in die afrikanischen Verhältnisse in den letzten zwanzig, respective zehn Jahren, seit die am centralafrikanischen Handel zumeist interessirten Nationen sich zu dem grossen Gedanken aufrafften, den an die Küste gebundenen, immer weniger rentablen Tauschhandel zur Nebensache zu machen, dafür aber ganz Central-Afrika unter sich zu theilen, um daselbst auf dem letzten sozusagen herrenlosen Fleck der Erde Colonien im grossen Style anzulegen. Kühne Forscher, Livingstone, Stanley und andere, haben diesen Theil unseres Erdballes, von welchem man vor fünfzig Jahren weniger wusste als vom Monde, so weit entschleiert, dass nur mehr Fragen zweiter Ordnung zu lösen sind. Sie wiesen vor Allem in den entdeckten Riesenströmen dem Kaufmanne und anderen Pionnieren der Cultur die Wege, auf denen sie sich geistig und materiell des unbekannten Landes bemächtigen können.

Es ist über jeden Zweifel festgestellt, dass Central-Afrika ausser dem immer seltener werdenden Elfenbein, ausser Oelfrüchten und Harzen ungeheuere Mineralschätze und Massen von Plantagenproducten in den Welthandel liefern könnte. Noch sind Landschaften zu vertheilen, welche an Fruchtbarkeit mit den reichsten Strichen Südamerikas und Indiens rivalisiren können.

Darf es uns wundern, wenn unter solchen Umständen die Entdecker-Berichte in Europa ein ähnliches Colonialfieber erzeugten, wie dieses die Berichte der grossen Conquistadores vor vierhundert Jahren thaten, und wenn die erhitzte Phantasie Goldquellen fliessen sah, wo vorderhand in Wirklichkeit nichts zu sehen ist, als wasserarme, sonnverbrannte, wenn auch erzführende Felsenberge oder undurchdringliche Urwälder?

Zum Glücke ist die Zeit der ärgsten Aufregung vorüber.

Man ist über der Freude des neuen Besitzes nicht mehr blind in Bezug auf den wahren Werth desselben. Es ist den massgebenden Kreisen klar geworden, dass nur durch eine lange, andauernde, viele Kosten und Opfer fordernde Culturarbeit Afrika zu dem gemacht werden könne, was man in der Zeit des Colonialfiebers vor wenigen Jahren noch — sowohl in Paris wie in Brüssel und Berlin — schon in der allernächsten Zukunft besitzen zu können wähnte.

Afrika ist kein Indien, weil die Neger keine Hindus, sondern vollkommen bedürfnisslose, arbeitsscheue Völkerstämme sind. Die Neger an Bedürfnisse zu gewöhnen, bis zu einem gewissen Grade zu erziehen, ist die Grundbedingung für alle colonialen Pläne in Afrika. Millionen culturell zu heben ist aber keine Aufgabe, welche in wenigen Jahrzehnten gelöst werden kann.

Auch die Stimmen Jener, welche den amerikanischen Auswandererstrom nach Afrika, etwa in ein Neu-Deutschland ablenken wollten, verstummen immer mehr und mehr. Man muss sich eben dem „Veto", welches das centralafrikanische Klima derartigen Plänen unerbittlich entgegenstellt, fügen.

Central-Afrika ist nur der Boden für Plantagencolonien, in denen der Schwarze arbeiten, der Weisse die geistige Initiative führen kann. Aber selbst diese Ausnützung Afrikas ist wieder beschränkt durch das eiserne Gesetz der Volkswirtschaft: von der Nachfrage und dem Angebote. Wäre es möglich, den geeigneten Boden Central-Afrikas rasch in Plantagenland zu verwandeln, so ergäben diese Plantagen eine derartige Ueberschwemmung der Märkte mit Colonialwaaren, dass die derzeit bestehenden Colonien durch den Preissturz ruinirt wären.

So verwandeln sich die Träume sowie die ehrlichen Bestrebungen in Central-Afrika immer mehr in Zukunftbilder. Aber diese Zukunftbilder haben einen reellen Hintergrund. Es herrscht ein Gesetz in der ganzen Culturgeschichte der Menschheit, dass jede Entdeckung nur dann von wirklichem Werthe ist, wenn sie zur richtigen Zeit gemacht wird, d. h. wenn sie in ihre Zeit passt; zu früh gemacht, bleibt sie werthlos und geht verloren.

In den Aufbau der europäischen Gesellschaft, wie ihn uns die früheren Jahrhunderte zeigen, passte einfach die Idee, ganz Afrika cultiviren und exploitiren zu wollen, gar nicht hinein.

Es macht heute fast einen lächerlichen Eindruck, wenn vor vierhundert Jahren die portugiesischen Seefahrer an der West- und Ostküste Afrikas ihre Wappenpfeiler aufstellten und hiedurch den ganzen Erd-

theil für ihren König mit Beschlag belegten. — Was wollten sie mit diesem Besitze wohl anfangen?! — Ihr Einfluss reicht jetzt nach 400 Jahren noch nicht weiter, als die Kanonen ihrer Präsidios, und ihre Häfen sind trotz des starrsten Monopolismus, der hier stets geherrscht hat, von gar keiner commerciellen Bedeutung, ja in vieler Beziehung mehr berüchtigt als berühmt.

Die Schwelle des XIX. zum XX. Jahrhunderte, eine Zeit, in der man sich gewöhnt hat, grosse Fragen vom internationalen und kosmopolitischen Standpunkte zu behandeln, scheint erst eine günstige Zeit für das Morgenroth einer Culturarbeit in Afrika.

Afrika sich nutzbringend zu machen, ist für die Weissen eine ungleich schwerere Aufgabe, als dieses in Ostasien, und selbst in Mittel- und Südamerika der Fall war, wo es einfach galt, fertige Culturreiche mit überlegener Waffe zu erobern und so zu organisiren, dass der Ertrag der Arbeit der fleissigen Ureinwohner in die Taschen der Eroberer floss.

Die zu leistende Arbeit ist in Afrika viel schwerer, aber auch die Mittel, welche unserer Zeit zu Gebote stehen, sind viel gewaltigere, als sie frühere Jahrhunderte kannten. Vor Allem sind es zwei unserer modernen Machtmittel, welche für die Erschliessung Afrikas von grösster Bedeutung sein werden: die Association des Capitals und unser hochentwickeltes Verkehrswesen.

Diese beiden mächtigen Culturmotoren haben kaum ihren Einzug in Afrika gehalten, und schon fühlt man ihre Wirkung wie die eines Frühlingsregens.

An der atlantischen Küste speciell, wo Riesenflüsse, wie Niger, Congo, Ogowe die Erschliessung des Innern erleichtern, werden Flussdampfschiff und Eisenbahn unter den vielen Factoreien sehr bald jene Punkte zur Geltung und dauernden Blüthe bringen, welche für den modernen Verkehr die günstigsten geographischen Bedingungen haben und deshalb in Zukunft wirkliche westafrikanische Seeplätze und Stützpunkte des Binnenhandels werden sollen.

S. Paolo de Loanda.

An der Westküste von Afrika haben die Portugiesen einen ähnlich ausgedehnten Besitz (800.000 *km*²), wie in Ostafrika, den sie aber weit besser ausnützen, als die Landstriche, welche sie auf der Ostküste beherrschen.

Das portugiesische Colonialgebiet von Südwestafrika wird am richtigsten mit dem Gesammtnamen von Angola bezeichnet. Es erstreckt sich von der Mündung des Cunene bis an das Südufer der Congo-Mündung und zerfällt in drei Theile: Mossamedes, Benguella und Loanda. Auch im Norden des Congostaates sind die Portugiesen Herren über einige Küstenorte. Das ganze Gebiet ist von Negern bewohnt, nur in den Küstenorten findet man portugiesische Bevölkerung. Für die Entwicklung des Landes ist in den letzten Jahren Manches geschehen und dem Mangel an brauchbaren Verbindungen wurde durch Eisenbahnen, deren Ausgangspunkte Mossamedes und Loanda sind, zum Theile schon abgeholfen, doch ist die Gewinnung der Rohprodukte, von denen wir Gummi, Orseille, Wachs, Oel und Oelkerne, Häute, Elefantenzähne, Kautschuk, Cocosnüsse u. dgl. nennen wollen, wie auch der Handel mit denselben nicht ausreichend organisirt, während wieder der Einfuhr die geringe Absatzfähigkeit hindernd entgegensteht.

Der Hauptort des südlichsten gleichnamigen Districtes ist Mossamedes. Diese Stadt geniesst den Ruf einer schönen Lage, doch ist dies mehr relativ zu nehmen, entschieden ist sie aber gesünder als die meisten anderen Orte Westafrikas.

Mossamedes ist eine noch junge Gründung (1840), jetzt gerade ein halbes Jahrhundert alt. Sie liegt an der Little Fish Bay auf 15° 13′ südl. Breite und 12° 1′ östl. Länge und hat einen guten Ankerplatz. Die Stadt verdankt dem Umstande ihrer Gründung in neuerer Zeit die sehr regelmässige Anlage. Sie zeigt nur steinerne Häuser in freundlichen Palmenalleen und bloss als Vorort ein aus Hütten

bestehendes Negerviertel. Das Gebäude des Gouverneurs, welches von einem schönen, wohl gepflegten Garten umgeben ist, stellt sich ganz stattlich dar und auch das Zollhaus ist ein hübsches Gebäude.

Die commercielle Bedeutung dieses Hafens ist heute eine geringe, doch gibt man sich der Hoffnung hin, dass bei Verbesserung der Communicationen nach dem Inlande ein Aufschwung mit Sicherheit zu erwarten stehe.

Die Hauptstadt der portugiesischen Besitzungen in Westafrika ist jedoch die im Jahre 1578 gegründete Stadt S. Paolo de Loanda (S. Paolo de Assumpçao de Loanda) mit ungefähr 20.000 Einwohnern, worunter 1200 – 1500 Weisse, der Rest Neger. Drei noch aus dem vorigen Jahrhunderte stammende Forts umgeben den Platz, welcher halbkreisförmig um den geschützten und geräumigen Hafen herum gelegen ist und in einen oberen, auf der Höhe sich hinziehenden und in einen unteren Theil zerfällt, und der von der See aus einen recht günstigen Totaleindruck gewährt. Die obere mittelst einer breiten Treppe zugängliche Stadt gilt wegen der grösseren Ventilation für gesünder und wird vorwiegend nur von Weissen bewohnt. Dort befinden sich auch die verschiedenen Regierungsgebäude, darunter die Paläste des Gouverneurs und des Bischofes, mehrere Kirchen, ein Hospital und ein meteorologisches Observatorium.

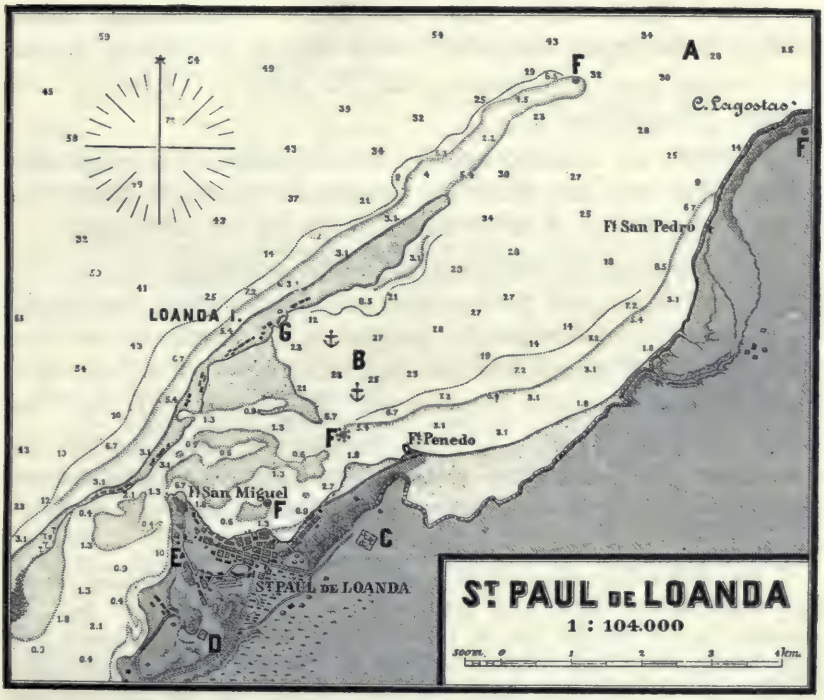
In der Uferstadt concentrirt sich das kaufmännische Leben. Hier liegt das Zollamt und eine Markthalle, in der man stets eine reiche Auswahl von Fischen findet. Die Hauptstrassen sind breit, gut gepflastert, aber ziemlich unsauber und an beiden Seiten mit Baumreihen (Pfefferbäumen, Tamarinden, Cocospalmen u. dgl.) besetzt. Sie machen dadurch einen freundlichen Eindruck, während man in den Seitengassen sofort tief in den warmen Sand einsinkt. Einst mag S. Paolo ganz stattlich gewesen sein. Die Häuser, wenn auch selten mit Stockwerk, sind gut gebaut und in mancherlei Art verziert. Ueberall aber zeigen sich Spuren von Verwahrlosung und Niedergang. Manche Dächer sind eingestürzt, das Mauerwerk ist zerbröckelt, die Fensterscheiben fehlen, der Anwurf ist längst abgefallen und selbst die Anpflanzungen sind vernachlässigt, sogar die Kathedrale ist schon in sehr schlechtem Bauzustande. Ueberdies wird der Hafen von Jahr zu Jahr verschlammter und seichter, so dass z. B. de Theil beim Zollhaus, wo einstens die grössten Schiffe liegen konnten, jetzt bei Ebbe sogar trocken liegt. Der oft gehörte Jammer, dass S. Paolos Niedergang mit der Unterdrückung des Sclavenhandels zusammenhängt, ist wohl ganz richtig, er beweist aber auch, dass die

S. Paolo de Loanda.

Portugiesen es nicht verstanden, an Stelle des „schwarzen Casimirs“ andere Handelsartikel treten zu lassen, wie dieses den Franzosen und Briten gelang.

Ein grosser Uebelstand S. Paolos ist der Wassermangel, und erst in jüngster Zeit hat man Unterhandlungen wegen Erbauung einer eigenen Wasserleitung angebahnt, welche durch eine englische Gesellschaft hergestellt werden soll. Man will hiezu den nahen Bengo-Fluss benützen.

S. Paolo de Loanda (Sonden in Metern).



A Einfahrt, B Ankerplatz, C Friedhof, D Hospital, E Sternwarte, F Leuchtfeuer, G Marine-Depôt.

Eine Vorstadt von S. Paolo bildet, wie schon angedeutet, das nur von Negern bewohnte Quartier. Hier findet man nur Lehm- und Bambushütten und alle bei Negerniederlassungen unvermeidlichen Eigenthümlichkeiten abstossender Art. Mangel an Reinlichkeit und übler Geruch sind charakteristisch.

In S. Paolo de Loanda ist das Klima keineswegs günstig. Es herrscht eine grosse, trockene Hitze, welche sehr leicht zu Sonnenstichen Anlass gibt und den Europäern höchst empfindlich ist, weshalb auch manche derselben Landhäuser mit hübschen Gärten auf

der Insel Loanda bewohnen, wohin die Seebrise kühlere und reinere Luft bringt. Mancherlei Krankheiten, namentlich typhöse Fieber, kommen häufig, auch unter den Eingebornen, vor. Eine schwere Plage des Ortes ist auch der aus Brasilien eingeschleppte Sandfloh, ein Insect, welches in den sandigen und schmutzigen Strassen sich ungeheuer vermehrt und sich mit Zähigkeit in der Haut der unteren Extremitäten (besonders der in der Regel barfuss gehenden Neger) festsetzt, wo sich dann Entzündungen und schmerzhafte Geschwüre bilden.

Für S. Paolo wären einst, wie dessen grosse Anlage zeigt, günstige Bedingungen vorhanden. Statt diese zu entwickeln, machte man Loanda zum Deportationsplatze für schwere Verbrecher aus Portugal („Degradados").

Freilich, am Aequator und bei den unleugbaren Schwierigkeiten, welche Klima und eine im vollen Urzustande befindliche Natur darbieten, waren Erfolge noch schwerer zu erzielen als in Südafrika.

Die commercielle Bewegung in Angola schleppte sich in altgewohnter Trägheit still weiter, und erst die Gründung des Congostaates und die Bemühungen der Deutschen und Engländer, für ihre Staaten möglichst grosse Strecken Südafrikas zu erwerben, schreckte die Portugiesen aus ihren Träumen auf. Sie suchten jetzt das Versäumte nachzuholen, und in dem „Königreiche" Angola, wie die Portugiesen ihre Besitzungen an der Westküste Südafrikas nennen, kommen sie auch nicht zu spät, wie die rasche Zunahme des Verkehres zeigt.

Die Handelsbewegung im Hafen S. Paolo hat in den letzten Jahren einen beträchtlichen Aufschwung genommen. Dies geht zunächst aus den Zolleinnahmen hervor, welche sich in vier Jahren mehr als verdoppelt haben. Dieselben betrugen in Milreis (1 Milreis = 2·225 fl. ö. W. = 4·45 Reichsmark): 1886 217.744, 1887 349.173, 1888 358.027 und 1889 473.472. Das Jahr 1890 weist eine weitere, sehr bedeutende Steigerung aus.

Der Werth der Einfuhr von S. Paolo belief sich im Jahre 1889 auf 1,950.441 Milreis, im ersten Halbjahre 1890 auf 1,189.000 Milreis, wovon kaum ein Sechstel von fremden und der Rest von portugiesischen Schiffen importirt wurde. Die Ausfuhr bezifferte sich 1889 auf 1,543.885 Milreis, im ersten Halbjahre 1890 allein schon auf 1,450.000 Milreis, wovon nur der zehnte Theil in anderen als portugiesischen Schiffen ausgeführt wurde.

Der Grund mag wohl darin gelegen sein, dass Landesproducte, wenn sie auf portugiesischen Fahrzeugen verschifft werden, einen Ausfuhrzoll von 3%, sonst aber von 5% bezahlen.

Die Hauptrolle in der Einfuhr S. Paolos spielten im Berichtsjahre 1889 folgende Artikel:

Die Erzeugnisse der Textilindustrie, unter welchen Baumwollwaaren einen Einfuhrwerth von 469.654 Milreis erreichen, und sonstige Gewebe, welche einen Werth von 304.159 Milreis repräsentirten.

Unter den übrigen Artikeln verdienen hervorgehoben zu werden:

Weizenmehl im Werthe von 61.661 Milreis, portugiesische Weine (zollfrei) im Werthe von 152 086 Milreis, Gewehre (für den Handel mit den Eingebornen) im Werthe von 46.616 Milreis und Pulver im Werthe zon 27.682 Milreis.

Messerwaaren aller Art, Thonwaaren, Seife u. dgl. verzeichnen einen ziemlich geringen Einfuhrwerth.

In der Ausfuhr, die sich ausschliesslich aus Landesproducten zusammensetzt, steht Kaffee an erster Stelle. Die Kaffee-Ausfuhr betrug im Berichtsjahre 893.962 Milreis.

Dieser zunächst steht der Export von Gummi, welcher mit einem Werthe von 387.491 Milreis angegeben erscheint.

Die Ausfuhr der übrigen Artikel veranschaulichen folgende Zahlen:

Wachs	für 84.140 Milreis	Faserstoffe	für 9.046 Milreis
Pflanzenöle . . .	„ 53.331 „	Orseille.	„ 9.331 „
Cocosnüsse . . .	„ 36.487 „	Elfenbein.	„ 3.461 „

Der Handel von S. Paolo liegt nahezu ganz in der Hand portugiesischer Kaufleute, nur vereinzelt kommen daselbst englische und deutsche Häuser vor.

Ebenso behauptet, wie aus folgender Zusammenstellung ersichtlich, die portugiesische Flagge in der Schiffsbewegung den Vorrang.

Im Jahre 1889 liefen im Hafen von S. Paolo ein und aus: 93 Dampfer und 24 Segler. Von den Dampfern waren 41 portugiesische, 30 britische, 11 deutsche, 8 niederländische und 3 französische.

An Küstenfahrern, einschliesslich der Dampfer der Compagnie Quanza, waren im Ganzen 882 vorhanden, und zwar 71 von mehr als 50 *T* und 811 von weniger als 50 *T* Tragfähigkeit, welche unter portugiesischer und holländischer Flagge den Dienst längs der Küste einerseits bis zum Congo, andererseits nach den übrigen Plätzen des „Königreiches" Angola versehen.

Vier Dampfschiffahrtsgesellschaften besorgen die regelmässige Verbindung S. Paolos mit Europa. Die portugiesische Linie Empieza Nacional lässt ihre Dampfer am 6. jeden Monates von Lissabon abgehen, welche unter Berührung von Madeira, St. Vincent, Congo-River und Ambriz am 29. oder 30. in S. Paolo eintreffen, von da nach Mossamedes gehen, auf der Rückreise abermals S. Paolo anlaufen und am 15. des folgenden Monates wieder in Lissabon anlangen. Diese Linie eignet sich, weil sie die regelmässigste ist, am besten für die Beförderung der Post. Da die Dampfer sowohl auf der Hin- als Rückfahrt stets volle Ladung haben, beschlossen einige portugiesische Kaufleute die Errichtung einer zweiten Linie unter dem Namen Mala Real Portuguesa, welcher die Regierung angeblich eine jährliche Subvention von 22.000 £ in Aussicht gestellt hat, und welche über S. Paolo, Mossamedes, Capstadt bis an die Ostküste Afrikas verkehren soll.

Die Dampfer der englischen Linien The African Steam Ship Company und The British and African Steam Navigation Company gehen wohl abwechselnd alle drei Wochen von Liverpool ab, berühren Teneriffa und eine grosse Anzahl von Hafenplätzen an der Westküste Afrikas, sind jedoch nicht verlässlich und kommen oft 5—6 Tage nach der festgesetzten Zeit an. Diese Gesellschaften

senden ausserdem monatlich einen Dampfer von Antwerpen ab, der das Materiale für die im Baue begriffenen Eisenbahnen bringt.

Schliesslich verkehren noch die Schiffe der Hamburger Woermann Linie, jedoch gleichfalls unregelmässig und nehmen an dem Handel mit S. Paolo nur sehr geringen Antheil.

S. Paolo ist Station des Kabels, welches die wichtigeren Häfen an der Westseite Afrikas mit Cadiz und Capstadt verbindet. Ausserdem führt eine Telegraphenlinie in das Innere des Landes auf eine Entfernung von 200 englische Meilen nach Dondo und Casengo, eine andere nach Bengo River.

Von der schmalspurigen Eisenbahn S. Paolo—Ambaka (200 englische Meilen) der Royal Trans-African Railway ist mehr als die Hälfte schon in Betrieb. Nach ihrer Vollendung, welche innerhalb 4 Jahren erwartet wird, wird der Handel von S. Paolo einen bedeutenden Aufschwung nehmen.

In S. Paolo ist eine einzige Bank, die Banco Nacional Ultramarino of Lisbon durch eine Filiale, vertreten welche wieder ihre Zweigabtheilungen in Benguela und Mossamedes besitzt.

In Loanda unterhalten Consulate das Deutsche Reich, Grossbritannien, die Niederlande, die Vereinigten Staaten von Amerika.

Banana.

Das Gebiet von Angola grenzt nördlich an jenes des Congo, des Stromes, welcher durch die kühnen und abenteuerlichen Fahrten von Henry Stanley erst erschlossen worden ist und an dessen Ufern sich infolge der von Stanley ausgegangenen Anregung und infolge der sogenannten „Congoconferenz" zu Berlin seit 1885 ein eigenthümliches Staatsgebiet unter den Auspicien und dem Protectorate des für die Afrikaforschung begeisterten Königs der Belgier, Leopold II., gebildet hat, das für beständig neutral erklärt ist. Am 25. Juli 1890 haben die belgischen Kammern eine Convention zwischen dem Congostaate und Belgien angenommen, nach welcher diesem Land das Recht zugesichert ist, den Staat mit allen Rechten, welche mit der Souveränetät verknüpft sind, nach zehn Jahren zu annectiren. Dieser neue Congostaat dehnt sich auf beiden Ufern des Flusses weithin aus, doch bildet der Fluss selbst zunächst dessen eigentliche Basis, von welcher aus die Cultivirung des Landes allmälig bewerkstelligt werden soll.

Unter allen Umständen ist die Gründung des Congostaates ein interessanter Versuch zur Erschliessung des äquatorialen Theiles von Afrika. Ob man zu grossen Resultaten gelangen werde, darüber gehen die Ansichten selbst derjenigen, welche in allerjüngster Zeit das Congogebiet besucht haben, noch auseinander. Bei den verschiedenen Argumenten, welche für jede Meinung angeführt werden, ist es schwer, einen bestimmten Ausspruch zu thun. Alles dreht sich hier, wie eigentlich an der ganzen westafrikanischen Küste, um zwei Dinge, ob das Klima unter allen Umständen als ein den Weissen unbedingt verderbliches betrachtet werden müsse und ob die Neger einer für die rationelle Landescultur erforderlichen Entwicklung fähig seien. Die Schädlichkeit des Klimas äussert sich hauptsächlich in perni-

ciösen Fiebern, welche nicht selten raschen Tod zur Folge haben. Der bekannte Afrikareisende Schweinfurth sagte darum: „Keineswegs gebe ich mich dem Glauben hin, als könnten am Congo viele Tausende von weissen Ansiedlern eine zweite Heimat finden. Im Lande der Termiten wird der Weisse stets ein Fremdling bleiben."

An der Mündung des Congo liegt schon aus früherer Zeit her, als von der Gründung eines Congostaates noch lange keine Rede war, am Nordufer die Niederlassung Banana, zugleich der Seehafen des ganzen Flussgebietes. Banana zählt (30. December 1890) eine Einwohnerschaft von 73 Europäern und 600 Negern. Es ist eigentlich keine Stadt, sondern nur ein Complex von fünf grossen Factoreien, an welche sich das Bureau des Congostaates und dessen Postamt, dann das Zollamt und der Gerichtshof anschliessen. Die Factoreien gehören den Belgiern, Briten, Franzosen, Holländern und Portugiesen. Die erste Factorei wurde durch ein Pariser Haus 1855 gegründet (Pointe française).

Diese Factoreien haben an verschiedenen Punkten des Congo ihre Filialen und dienen als Stapelplätze für den Verkehr, welcher sich zwischen dem Congogebiete und der übrigen Welt abwickelt. Jede Factorei ist eine für sich geschlossene Gruppe von Gebäuden. Die Wohngebäude sind, soweit dieselben für Weisse benützt werden, aus Holz, meist mit gemauerten Pfeilern erbaut, ebenso auch die grossen Waarenmagazine. Die Neger dagegen sind in leichten Bauten aus Bambus untergebracht, denen man meist eine Bedachung aus Holz gibt.

Die weisse Bevölkerung von Banana besteht nur aus den Beamten des Congostaates und aus den Angestellten der einzelnen Factoreien. Die Neger versehen in letzteren den Dienst als Arbeiter. Es sind zum grösseren Theile sogenannte Kruboys aus dem kräftigen und arbeitsamen Stamme der Kru (Kroo) von der Pfefferküste, welche sich auf eine bestimmte Zeit, meist auf ein Jahr verdingen und dann entweder ihren Contract erneuern oder aber heimkehren. Die Kruboys sind an der ganzen westafrikanischen Küste sehr geschätzte Arbeiter. Der andere Theil der Arbeiter besteht aus Negern vom Gebiete des unteren Congo. Sie werden durch Vermittlung der verschiedenen dort befindlichen Negerhäuptlinge engagirt, eigentlich aber von Letzteren verkauft und sind daher, wenn auch nicht dem Namen und Rechte nach, so doch in der That Sclaven, die aber gut behandelt und auch gut genährt werden und mit ihren Frauen und Kindern in Banana vielleicht besser daran sind, als ihre frei gebliebenen Brüder.

In Banana herrscht ein reges kaufmännisches Treiben. Da der Strom eine Barre hat, welche bei Ebbe nur 5 *m* Wasser führt, können grössere Schiffe nicht bis vor Banana gelangen; solche finden jedoch ausserhalb einen guten Ankerplatz, wenn sich auch daselbst eine ziemlich starke Strömung (2—4 Seemeilen per Stunde) geltend macht. Der Bootsverkehr unterliegt keinen Schwierigkeiten und an verschiedenen Pfahldämmen ist auch für tiefer gehende Lastboote ausreichende Wassertiefe (bis zu 5 *m*) vorhanden.

Der ganze Verkehr landeinwärts kann nur auf dem Congo bewerkstelligt werden. Daher verfügen die einzelnen Factoreien über kleine Dampfboote, welche den hiezu nothwendigen Dienst versehen. Die Umgebung Bananas besteht aus dichten sumpfigen Waldungen, durch welche nur elende Pfade führen. Landschaftlich hat der Ort keinen Reiz und nur der ansehnliche Strom belebt die Situation. Die Küste ist flach; Banana selbst entwickelt sich längs des Ufers. Die Factoreien, welche am Strome aufwärts gelegen sind, haben den Anstrich kleiner Festungen und sind durchwegs, ebenso wie jene in Banana selbst, mit Pallisaden umgeben.

Ein wichtiger Hafen am Unterlaufe des Congo oberhalb Banana ist auch die Station Boma, der Sitz der Centralbehörden des Congostaates; da es aber im Interesse der Entwicklung des Congostaates liegt, dass Seedampfer im Flusse möglichst weit aufwärts dringen und die Verbindung mit Europa in möglichst kurzer Zeit hergestellt werde, so haben im August 1891 die verschiedenen Congogesellschaften in Brüssel mit den drei Dampfschiffahrtsgesellschaften, welche bisher nur Banana und Boma auf ihren westafrikanischen Echellelinien angelaufen haben, einen Vertrag geschlossen, nach welchem diese vom October 1891 an am 6. jeden Monates einen Dampfer von 1800 bis 2000 *T* von Antwerpen direct nach Matadi abgehen lassen. Die Hinreise darf höchstens 25, die Rückkehr höchstens 30 Tage dauern.

Matadi ist der Ausgangspunkt der Congobahn, welche den Zweck hat, die zahlreichen Wasserfälle und Stromschnellen zu umgehen, welche den für grosse Seeschiffe fahrbaren Unterlauf des Congo von den 12.000 *km* schiffbaren Gewässern seines Mittel- und Oberlaufes trennen. Die Congobahn soll den grossen Fehler im orographischen Aufbau Afrikas, welche die Ränder seiner Hochplateaux bis nahe ans Meer vorschiebt und so die Flüsse (Zambesi, Nil, Congo etc.) zwingt, in Katarakten den Unterlauf zu erreichen, corrigiren. Ohne Congobahn gibt es keine Congoschiffahrt, wohl aber mit der

Congobahn, welche die Stromschnellen umgeht und die Waaren von Matadi an die majestätischen Fluthen des Stanley-Pool schafft.

Für den Eisenbahnbau wurde eine Actiengesellschaft unter dem Namen „Compagnie du chemin de fer du Congo“ mit einem Capital von 25,000.000 Francs ins Leben gerufen, welche ihre Arbeiten bereits begonnen hat. Ein Personale, bestehend aus etwa 100 Europäern und 2000 schwarzen Arbeitern, ist nach Erbauung eines Bahnhofes und der nöthigen Magazine in Matadi mit der Tracirung und Schienenlegung beschäftigt. Die erste Locomotive wurde am 31. März

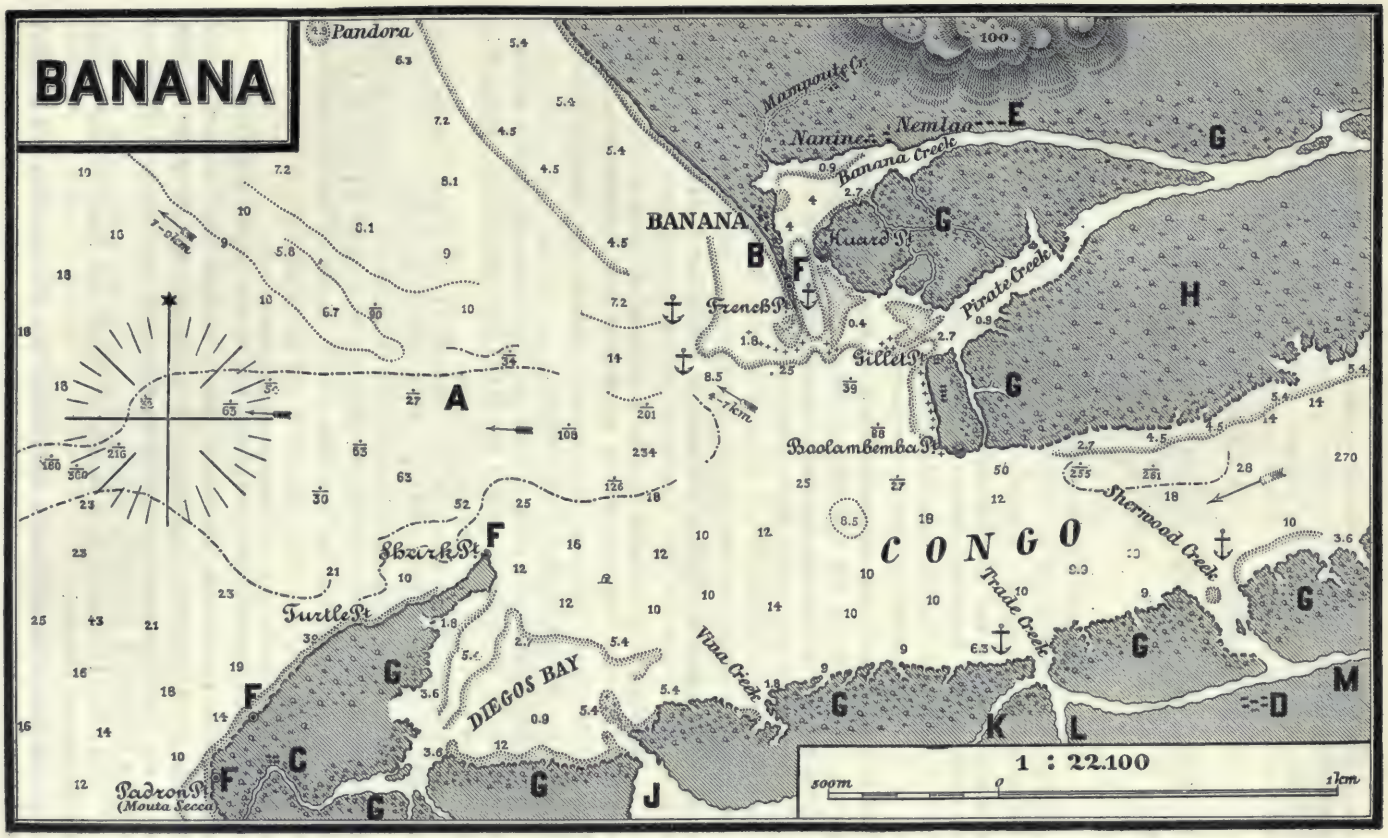
Banana.

1891 abgelassen, und noch vor Ende 1893 soll der Schienenstrang von Matadi bis Naoslo am Stanley-Pool vollendet sein.

Für die commercielle Entwicklung des Congostaates wird damit eine neue Epoche anheben, die grosse Culturarbeit der Unterdrückung des Sclavenhandels am oberen Congo wird dadurch wesentlich leichter gemacht werden.

Der Aussenhandel des Congostaates, welcher sich beinahe ganz in dem Hafenplatze Banana concentrirt, zeigt während der letzten Jahre einen lebhaften Aufschwung. Von den Producten, welche aus dem Gebiete des Congostaates selbst stammen, wurden ausgeführt im Jahre 1887 für 1,980.441 Frcs., 1888 für 2,609.300 Frcs., 1889 für 4,297.543 Frcs., 1890 für 8,242.199 Frcs.

Banana (Sonden in Metern).



A Congo-Mündung, B Factoreien von Banana, C König Antonio's Dorf, D König Ploly's Dorf, E Dorf, F Leuchtfeuer, G Mangrove-Sümpfe, H Hochwald, J Raphael-Creek, K Medusa-Creek, L Medora-Creek, M Beeka-Creek. — Bei den mit • bezeichneten Sonden hat das Loth den Grund nicht erreicht.

Rechnet man jedoch auch die Ausfuhr der aus den benachbarten Gebieten stammenden Producte hinzu, für welche Banana den Transithafen bildet, so ergibt sich für die Gesammtausfuhr folgendes Bild: Im Jahre 1887 7,667.969 Frcs., 1888 7,392.348 Frcs., 1889 8,572.519 Frcs., 1890 14,109.781 Frcs.

Von den Ausfuhrwerthen des Jahres 1890 waren bestimmt nach:

	Frcs.		Frcs.
d. benachb. portug. Besitzung.	1,464.758	Deutschland	595.983
„ „ französ. „	79.199	Portugal	938.548
Belgien	2,217.599	Frankreich	106.540
Grossbritannien	833.941	den Niederlanden	8,073.208

Den werthvollsten Ausfuhrartikel bildete im Jahre 1890 Elfenbein im Gewichte von 196.322 *kg* im Werthe von 5,070.851 Frcs. Davon stammten 180.605 *kg* im Werthe von 4,668.887 Frcs. aus dem Congostaate, der Rest aus den portugiesischen und französischen Nachbarbesitzungen. Dieses Elfenbein wird in Antwerpen auf Auctionen verkauft.

Die übrigen Ausfuhrproducte gehören dem Pflanzenreiche an. An erster Stelle zu erwähnen ist der Export von Kautschuk, der bei einem Gewichte von 6845 *q* einen Werth von 3,080.358 Frcs. repräsentirte. Davon stammten jedoch nur 1236 *q* aus dem Congostaate, 626 *q* aus der französischen Nachbarcolonie und das Uebrige aus den portugiesischen Besitzungen.

Den nächstbedeutenden Export verzeichnen Palmnüsse mit 91.282 *q* und einem Werthe von 2,464.619 Frcs., wovon 65.298 *q* im Werthe von 1,763.067 Frcs. aus dem Congostaate, der Rest aus den Nachbarländern stammten.

Ferner wurden 31.275 *q* Palmöl im Werthe von 1,563.756 Frcs., wovon mehr als zwei Drittel aus dem Congostaate stammend, ausgeführt.

Einen nicht zu unterschätzenden Ausfuhrartikel bildet Kaffee. Dessen Export belief sich 1890 auf 8871 *q* im Werthe von 1,685.604 Frcs. Davon kamen allerdings nur 464 *q* auf den Congostaat, während der übrige Theil aus der benachbarten portugiesischen Colonie stammte.

Ebenso entstammten dieser Colonie die über Banana zur Ausfuhr gelangten Erdnüsse im Gewichte von 2406 *q* für 72.195 Frcs. und Kopal, wovon 551 *q* im Werthe von 96.484 Frcs. exportirt wurden.

In kleineren Mengen wurden die Farbstoffe Orseille und Orlean, ferner Wachs, Baumwolle, Pflanzenfasern und Häute ausgeführt.

Die Einfuhr des letzten Jahres wird auf 12,720.000 Frcs. veranschlagt. Diese Ziffer ist jedoch nur eine annähernde. Eine genaue Statistik der Importe konnte bisher von der Verwaltung des Congostaates nicht eingeführt werden. Die Einfuhr umfasst alle jene Artikel, welche für den Bedarf der europäischen Colonisten dienen und zum Tauschhandel für die Eingebornen bestimmt sind.

Der Schiffsverkehr, welcher sich bis vor drei Jahren ausschliesslich auf das Anlaufen von Banana beschränkte, hat, wie schon oben erwähnt worden, nunmehr eine Erweiterung insoferne erfahren, als jetzt das früher für die Landung von Seeschiffen ungeeignet gehaltene Boma und neuestens auch Matadi von solchen Fahrzeugen angelaufen wird.

Im Jahre 1888 liefen ein in Banana 123 Schiffe mit 140.033 *T* und in Boma 22 Schiffe mit 25.995 *T*.

Im Jahre 1890 wies Banana einen Einlauf von 132 Seeschiffen mit 172.920 *T* und Boma von 52 Seeschiffen mit 96.096 *T* auf.

Das Lootsenwesen auf dem Congo hat eine Regelung erfahren und die Taxen sind erheblich billiger geworden. Während früher die Piloten 350 Frcs. für die Führung des Schiffes bezogen, erhalten sie jetzt nur 150 Frcs. für das Lootsen von Fahrzeugen über 500 *T.*

Banana wird regelmässig angelaufen von den Schiffen der British and African Steam Navigation Cy. ab Liverpool (alle 3 Wochen), ferner der Woermann-Linie ab Hamburg (zweimal monatlich) und der portugiesischen Empieza nacional ab Lissabon (zweimal monatlich). Die portugiesische Linie besorgt auch den Postverkehr mit Antwerpen.

Die Dampfer der Woermann-Linie gehen nach Boma; Matadi hat seit 6. October 1891 seine regelmässige directe Verbindung mit Europa durch Dampfer der oben genannten drei Gesellschaften erhalten.

Der Postverkehr mit dem Congostaate hat sich regelmässig entwickelt. Die erhaltenen und expedirten Sendungen beliefen sich 1886 auf 33.140, 1887 auf 50.814, 1888 auf 51.264, 1889 auf 53.428 und 1890 auf 74.988. Seit 1887 besteht mit den Ländern des Weltpostvereines ein Postpacketverkehr.

Eine Reihe von Actiengesellschaften für verschiedene Zweige des Verkehres ist seit dem Jahre 1887 ins Leben gerufen worden. So die „Compagnie du Congo“ für Handel und Industrie mit einem Capitale von 1,227.000 Frcs. Dieselbe beschäftigt sich vornehmlich mit der Herstellung von Communicationen im Lande.

Ferner die „Compagnie des Magasins Généraux“ (Capital 600.000 Frcs.), welche die Erbauung von Hôtels, Lagerräumen und die Herstellung von Pferdebahnen aller Art als ihr Ressort betrachtet.

Die „Compagnie des Produits du Congo“ (Capital 1,200.000 Frcs.) widmet sich der Entwicklung von Landwirtschaft und Viehzucht.

Die „Société Anonyme Belge pour le Commerce du Haut Congo“ verfügt über 3,000.000 Frcs. und betreibt hauptsächlich den Elfenbein- und Kautschukhandel.

Die „Compagnie du Katanga“ endlich widmet ihr Capital von 3,000.000 Frcs. hauptsächlich industriellen Unternehmungen und öffentlichen Arbeiten.

Man sieht aus allen diesen Anstrengungen, dass grosse, gewiss erstrebenswerthe Ziele erhofft werden, man sieht aber auch, dass noch manches Jahr vergehen wird, bevor der schweren Culturarbeit ihr Preis werden mag.

Es unterhalten Consulate in Banana: Frankreich, Niederlande und Portugal, Boma, Italien und die Vereinigten Staaten von Amerika.

* * *

Nördlich vom Congo befindet sich die französische Colonie Gabon. Gabon wurde 1843 von den Franzosen in Besitz genommen und durch die Entdeckungen des französischen Schiffslieutenants Grafen P. Savorgnan de Brazza in den Achtzigerjahren ostwärts bis zum Congo und dessen Nebenfluss Mobangi ausgedehnt. Der Hauptort wird Libreville (Plateau) genannt; gegen 100 Europäer, darunter neben den Franzosen auch manche Deutsche, haben ihren Wohnsitz daselbst. Die Stadt, welche seit 1849 gegründet und seither vielen befreiten Sclaven zum Auf-

enthalte angewiesen worden ist, scheint gut zu gedeihen. Eine katholische und eine amerikanische Mission, letztere bei Glass, sorgen daselbst durch allerlei Unterricht auf das beste für das Wohl der ehemaligen Sclaven und ihrer Nachkommenschaft. Die unweit von Libreville gelegene Ortschaft Glass ist der Haupthandelsplatz des Stromes.

Die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel sind Kautschuk, Palmöl und sogenanntes „grünes“ (transparentes) Elfenbein.

1885 liefen 37 englische und 54 deutsche Seeschiffe ein. Der Werth der Einfuhr (Salz, Pulver, Tabak, Baumwollzeuge, Metalle u. a.) belief sich auf etwas mehr als 4, die Ausfuhr bewerthete sich mit fast 4½ Millionen Frcs.

Kamerun.

Durch eine gigantische Eingangspforte, gebildet von dem Riesenkegel des Götterberges (4190 *m*) auf dem Festlande und dem Clarence Peak (3630 *m*) auf der Insel Fernando Po, fahren die Schiffe von Norden her in die Mündung des Kamerun ein. Meist verhüllen Wolken den Gipfel des Götterberges, dieses Wahrzeichen des deutschen Schutzgebietes „Kamerun", und nur Morgens und Abends zeigt er sich dem staunenden Blicke.

Das Land um den Kamerunfluss, der mit vier anderen Flüssen sich in ein gemeinsames Sammelbecken ergiesst und mit ihnen längs der Küste ein ganzes System von Wasseradern bildet, wurde bereits zu Ende des XV. Jahrhunderts von den Portugiesen entdeckt, kam aber dann wieder in ziemliche Vergessenheit, bis der Sclavenhandel auch diesen Theil Westafrikas in seine Operationen einbezog. Im Jahre 1841 schlossen die Briten mit den hier herrschenden Negerkönigen Verträge ab, wornach kein Sclavenhandel mehr getrieben und kein Sclavenschiff mehr an der Küste zugelassen werden durfte. Die Engländer sind mehrmals wegen Nichtbeachtung dieser Bestimmungen strafweise eingeschritten. Eine Besitzergreifung durch die Engländer fand jedoch nicht statt. Dagegen knüpfte seit 1868 die Hamburger Firma Woermann Verbindungen an jener Küste an, die bald an Ausdehnung gewannen und zur Anlage grosser Factoreien führten. Derart gewann das Kamerungebiet steigende Bedeutung für den deutschen Verkehr, und das wurde dann die Veranlassung zur förmlichen Umwandlung des Landes in ein deutsches Schutzgebiet. Dieser Act wurde wesentlich dadurch beschleunigt, dass man auf Seite Englands auch entschiedene Absichten in Bezug auf eine Besitzergreifung hegte, seitdem man eine deutsche Action als möglich erachtete. Im Jahre 1884 wurde Kamerun, ebenso wie das nördlicher gelegene Togo-Gebiet an der sogenannten Benin-Bucht, als deutsches Schutzgebiet erklärt und die Reichsflagge dort gehisst. Zugleich wurde der von seinen früheren grossen Afrikareisen her bekannte Dr. Nachtigal zum Reichs-Commissär für das neue Gebiet ernannt. Er fiel jedoch bald dem bösen Malaria-Fieber zum Opfer. Kaum war die Besitznahme von Seite Deutschlands ausgesprochen, als man auch schon mit den Einwohnern in Conflict gerieth, deren „Könige" zum Theil das neue Verhältniss deshalb nicht gerne sahen, weil sie von demselben eine Stärkung ihrer Nebenbuhler befürchteten. Allerlei Parteiungen waren unter den schwarzen Machthabern am Kamerun vorhanden. Durch eine kurze, aber energische Action der

anwesenden deutschen Kriegsschiffe „Bismarck“ und „Olga“ wurde jedoch der Widerstand der Neger gebrochen und damit zugleich das Ansehen der neuen Schutzmacht zur Geltung gebracht.

Die Kamerun-Colonie hat heute noch keinen grossen Centralpunkt. Die Factoreien bilden hier wie am Congo den Schwerpunkt des ganzen geschäftlichen Lebens, und die Schiffe, welche mit der Colonie verkehren, wählen ihren Ankerplatz so nahe an der betreffenden Factorei, als es die maritimen Verhältnisse gestatten Die grösseren Schiffe bleiben deshalb meist nahe an der Flussmündung. Die Orte im Gebiete der Colonie sind durchwegs Negerdörfer, wenn sie auch stattliche Namen führen, wie König Bells Stadt u. dgl.

Eine feste Organisation wurde der Colonie noch nicht gegeben. Inwieweit Kamerun mehr werden kann und wird, als eine Handelsetape, ob es sich in eine förmliche Colonie umwandeln lässt, ist heute noch eine offene Frage, bei deren Beantwortung dieselben Gesichtspunkte massgebend bleiben werden, deren wir zuvor in Bezug auf den Congo Erwähnung gethan haben.

Heute handelt es sich in Kamerun in erster Linie darum, dem deutschen Handel das Hinterland zu erschliessen und ihm den Weg zum Tsadsee zu sichern.

Der Aufbau des Landes und die Gewohnheiten der Bevölkerung sind dem Vordringen leider wenig günstig. Wenn wir von dem vulcanischen Kamerungebirge absehen, wo der Gipfel des Götterberges in der Regenzeit (Mitte Juni bis Ende September) Schnee trägt, so steigt das Land allenthalben in Terrassen zu dem unbekannten Inneren auf, aus dem sich die Flüsse über Stromschnellen den Weg zur Küste bahnen. Auch der Kamerun, dessen Mündung nicht wie die der anderen Flüsse durch eine Barre gesperrt ist, kann nur eine kurze Strecke aufwärts von Schiffen befahren werden. Der Reisende muss bald ans Land steigen und die Dörfer der Kamerunneger passiren, welche, wie alle Bantu-Neger, leidenschaftlich dem Handel ergeben sind. Jeder Dorfhäuptling, den man hier „King“ (König) nennt, und den seine Unterthanen absetzen können, wenn sie mit ihm unzufrieden sind, will in seinem eigenen Gebiete eine Factorei haben und hält es für entehrend, in das Nachbargebiet zu gehen, um dort zu kaufen oder zu verkaufen; auch muss ihm die Factorei gewisse Abgaben (Kumi) in Waaren leisten.

Damit ihnen nun diese Einnahmsquelle nicht geschmälert werde, gestatten die Küstenneger, die Duallas, nicht den freien Verkehr der Europäer mit den Bewohnern des Innern und halten die Handelswege

geheim. Die Küstenneger aber dürfen auch nicht weiter hinein, als bis zu ihren „Buschleuten“, die ihrerseits wieder den Handel mit den anwohnenden Stämmen monopolisiren. So bestehen an der Kamerun-Mündung fünf Ringe, welche die Waaren passiren müssen; die Preise werden dadurch riesig gesteigert.

Es wird den Deutschen viele Mühe und Zeit kosten und grosse Klugheit erfordern, dieses schädliche Absperrungssystem zu durchbrechen. Reicher Gewinn wird aber sicherlich diese Culturarbeit

Kamerun.

lohnen, denn heute ahnen wir nicht einmal die Grösse des Aufschwunges, den der Handel mit Herstellung des freien Verkehrs erfahren kann.

Da nun die Deutschen den kürzesten Weg von der Kamerun-Bai ins Innere nicht einschlagen können, so sind ihre Expeditionen, welche das Hinterland des Schutzgebietes und den Weg zum Tsadsee erforschen wollen, gezwungen, entweder über das Kamerungebirge längs der Nordgrenze ihres Gebietes oder im Süden von Batanga aus vorzudringen und den neun Tagereisen breiten, menschenleeren Urwald zu durch-

queren, der hier die Küste begleitet und in dem man niemals die Sonne erblickt.

Den nördlichen Weg hat unter Anderem Dr. Zinttgraff mit Erfolg eingeschlagen, auf dem südlichen ist erst vor Kurzem Premierlieutenant Morgen bis zum oberen Binuë gelangt und hat, von allen Mitteln entblösst, in Ibi bei den Beamten der englischen Royal Niger Company die freundlichste Aufnahme und Unterstützung gefunden.

Im Gegensatze zu den Deutschen besitzen die Engländer in dem schiffbaren Binuë, einem Nebenflusse des Niger, einen günstigen Handelsweg, der ihr Vordringen gegen den Tsadsee und in das Hinterland von Kamerun unterstützt, welches durch die eifrig betriebene Sclavenjagd der Adamene-Häuptlinge rasch entvölkert wird.

Der Handelsverkehr des Kamerungebietes soll nach den letzten Ausweisen, welche die Zeit vom 1. Juli 1889 bis 30. Juni 1890 umfassen, besprochen werden. Dieselben befassen sich nur mit der Einfuhr.

Unter den im obbezeichneten Zeitraume nach Kamerun importirten Waaren sind in erster Reihe die verschiedenen Nahrungsmittel und Getränke hervorzuheben.

Der Quantität nach den bedeutendsten Import verzeichnet Salz mit einem Gewichte von 21.819 *q*.

Ferner wurden 1981 *q* an diversen Specerei-, Conditor-Waaren und anderen Consumtibilien eingeführt.

Die Einfuhr von Erzeugnissen des Land- und Gartenbaues umfasste 268 *q*, die von Reis belief sich auf 3442 *q*.

Unter den Getränken verzeichneten Rum und Genever die stärkste Einfuhr mit 10.726 *hl*, dann wurden importirt 300 *hl* Cognac und Liqueure, 10 *hl* Wein einschliesslich Schaumwein und 21 Kisten Mineralwässer, ferner Bier im Gewichte von 834 *q*.

Unter den industriellen Erzeugnissen ist hervorzuheben der Import von 12.241 Schiessgewehren und von 2812 *q* Pulver.

Die Einfuhr von Textilwaaren ist vertreten durch 999 Ballen und 113 Kisten Baumwollwaaren im Gewichte von 735 *q*, durch 1160 Stück Leinwand und Leinenwaaren im Gewichte von 210 *q*, durch 96 Kisten Kleider Wäsche, Putzwaaren und Hüte.

Eisen- und Stahlwaaren verzeichneten eine Einfuhr von 1020 *q*.

Ziemlich bedeutend war der Import von Bauholz, Fassholz und Holzwaaren im Gewichte von 3220 *q*.

Der Import von Seife und Parfümerien belief sich auf 390 *q*, der von Droguen und Farbwaaren auf 134 *q*, und der von Oel, Fetten und Kerzen auf 101 *q*.

An Petroleum und anderen Mineralölen wurden 218 *q* importirt.

Von Wichtigkeit ist noch die Einfuhr von Steinkohle und Kohlen briquettes im Gewichte von 10.156 *q*, ferner die von Cement, welche 855 *q* betrug.

Kamerun (Sonden in Metern).

A Bake, B 2 Meterlinie, C 5 Meterlinie, D 10 Meterlinie, E Ansiedlungen, F Leuchtfeuer, G Bombareh Canal, H Mungo Canal, J Mbo Canal, K Donga Canal, L Matumal Canal, M Malimba Canal, N Romano Canal, O Wouri J.

Ausser den zahlreichen anderen, in geringen Mengen importirten Artikeln wurden noch eingeführt: 1 vollständiges Wohnhaus, 9 Brandungsboote, 1 Dampfbarcasse mit Inventar, 5 Boote nebst Zubehör, 1 Flussdampfer und 1 Segelschiff nebst Zubehör.

Unter den Schiffen, welche im Jahre 1890 Kamerun anliefen, befanden sich 43 deutsche von 40.268 Reg.-Tons und 40 britische von 51.855 Reg.-Tons.

Kamerun wird zweimal monatlich regelmässig von den Dampfern der Woermann-Linie (Hamburg) und ebenso zweimal monatlich von den Schiffen der African Steamship Cy. auf ihren Fahrten nach S. Paolo de Loanda angelaufen.

Auf der spanischen Insel Fernando Po, der grössten der Guinea-Inseln, deren Hauptort Clarencetown (jetzt Santa Isabel genannt) ist, besitzen Grossbritannien, die Vereinigten Staaten und das Deutsche Reich Kohlenstationen.

Lagos.

Der bedeutendste Punkt der britischen Colonien in West-Afrika, gewissermassen die Capitale dieser zerstreuten Colonien und Factoreien ist Lagos. Die Küste ist daselbst flach und einförmig. Man erblickt auf viele Meilen lang immer nur denselben weisslich-grauen Streifen, hinter welchem sich in paralleler Richtung ein zweiter grüner Streifen hinzieht. Der eine bezeichnet die Düne, der andere den Wald. Und so erblickt man auch die am Westende der flachen Insel Kuramo gelegene Stadt Lagos erst, wenn man die Barre (über welche grössere Schiffe gar nicht gelangen können) passirt hat und dadurch in den eigentlichen Hafen eintritt. Da geniesst man einen recht freundlichen Anblick, wenn auch nur im relativen Sinne des Wortes, denn in jenen Theilen Afrikas wird das Auge nicht verwöhnt. Längs des Ufers zieht sich die äusserst rein gehaltene und mit schattigen Bäumen bepflanzte „Marina" hin, an welcher das Gouvernementsgebäude, alle europäischen Factoreien, die Post und eine schöne Kirche gelegen sind. Jede Factorei besitzt einen eigenen Molo, welcher nur aus Holz hergestellt ist, sich aber weit hinaus in den Hafen erstreckt. An demselben legen die Schiffe an, welche mit der betreffenden Factorei zu thun haben. Diese vielen Molen tragen zur Belebung des Hafens bei. An denselben verkehren auch die Lastboote und Dampfbarcassen, welche theils die Verbindung mit den Schiffen herstellen, welche vor Anker bleiben, theils aber landeinwärts den Fluss hinauf gehen, um Waaren zu bringen. Auch hier sind die Factoreien, ähnlich wie in Banana, als vertheidigungsfähige Punkte eingerichtet. Jede einzelne ist von starken steinernen Mauern umgeben, welche gut drei Meter hoch sind und innerhalb deren dann die Wohnhäuser, Lagerräume und verschiedene Werkstätten sich befinden. Die geringe europäische Bevölkerung, welche eigentlich nur mit dem Geschäfte der Factoreien zu thun hat, lebt ausschliesslich in diesen. Ihre Zahl beträgt nicht viel über 100 Köpfe, worunter etwa ein Drittel Deutsche

sind. Dagegen ist die Stadt, welche an die Marina sich anschliesst, sehr gross und birgt an 70.000 Seelen, durchaus Neger, welche hier wie überall in strohgedeckten Lehmhütten oder auch in Bambushütten leben. Die Negerstadt Lagos ist völlig regellos angelegt und bietet nichts von Interesse. Die Einwohner gehören verschiedenen Stämmen an; sie anerkennen trotz der britischen Oberhoheit immer noch den Einfluss ihres angestammten Königs, welcher jetzt in Lagos

Lagos.

selbst residirt und von der britischen Regierung eine jährliche Pension von 1000 £ erhält.

Lagos hat schlechtes Wasser; seine Einwohner leiden viel durch Fieber, Sonnenstich und Dysenterie; in manchen Jahren ist das dortige Klima für Europäer geradezu mörderisch.

Der britische Gouvernementsbeamte von Lagos untersteht dem Gouverneur der Goldküste in Christiansborg bei Akkra, welches letztere wegen seiner günstigen Lage am Ausgangspunkt mehrerer in das Binnenland führende Strassen und wegen der günstigeren nautischen Verhältnisse seines Hafens (namentlich in Bezug auf das

Anlaufen) bevorzugt wird. Lagos wird auch dadurch beeinträchtigt, dass die Briten ihre Aufmerksamkeit mehr dem Niger zuwenden.

Die Berliner Congo-Conferenz hatte den Engländern die Strompolizei auf dem unteren und mittleren Niger und auf dessen Nebenfluss Binuë übertragen und am 5. Juni 1855 wurden die Territorien an beiden Ufern des Niger von der Mündung des Binuë bis zum

Lagos (Sonden in Metern).

A Agbri Creek, B Five Cowrie Creek, C Victoria Lagune, D Strasse nach Otta und Abeokuta, E Etomu R., F Leuchtfeuer.

Meere sowie die Länder an beiden Ufern des Binuë bis Ibi hinauf unter britisches Protectorat gestellt. Die „Royal Niger Company" arbeitet in diesen Gegenden mit Glück; ihre Hauptniederlassungen liegen im Gebiete des Binuë.

Der Handel von Lagos umfasste in den letzten Jahren rund 900.000 £, wovon so ziemlich gleiche Theile auf die Ein- und Ausfuhr entfallen.

Folgende Tabelle gibt hierüber genaueren Aufschluss. Es belief sich in den Jahren:

	der Import	der Export
1889	auf 464.260 £	auf 457.649 £
1888	„ 442.063 „	„ 508.238 „
1887	„ 415.343 „	„ 491.469 „

Die einzelnen Phasen dieses Verkehres verfolgen wir auf Grund der Statistik für das Jahr 1889. In der Einfuhr von Lagos hat England mit rund drei Viertheilen des Gesammtwerthes die Vorherrschaft. Aus dem vereinigten Königreiche stammten Waaren im Werthe von 307.045 £.

Für 126.138 £ lieferte Deutschland, gegenüber welcher Summe die minimalen Importe der anderen Länder gar nicht in Betracht kommen; es wäre denn, dass man noch die Betheiligung Brasiliens an der Einfuhr mit 10.573 £ hervorhebt.

In der Ausfuhr von Lagos erscheint jedoch Deutschland mit 213.924 £ an der Spitze der Abnehmer und lässt England mit 152.897 £ weit zurück.

Unter den Artikeln stehen Textil-, speciell Baumwollwaaren, mit einem Werthe von 184.311 £ oder 40% des Gesammtimportes an erster Stelle. Auch hier sind es vornehmlich die billigen und buntfärbigen Artikel, die als Tauschobjecte für die Eingebornen verwendet werden.

Ein anderer Artikel, dessen Einfuhr erwähnt zu werden verdient, sind Fassdauben zur Erzeugung der Fässer, welche für die Versendung von Palmöl dienen. Im Berichtsjahre wurden 9947 Ballen im Werthe von 9139 £ importirt.

Es wurden ferner 6572 Schiessgewehre im Werthe von 2929 £ und 3422 Kisten Schiesspulver im Werthe von 3899 £ eingeführt.

Bedeutende Einfuhrartikel bilden die verschiedenen Getränke. So importirte man im Berichtsjahre für 50.095 £ Genever und für 35.819 £ Rum und Whiskey.

Der Import von Salz belief sich auf 4424 *T* im Werthe von 7197 £.

Zum Schlusse ist noch die Einfuhr von Tabak zu erwähnen, die sich auf 11.863 Cwts. im Werthe von 26.886 £ belief.

In der Ausfuhr von Lagos erscheinen Palmkerne als der bedeutendste Artikel mit einem Exportwerthe von 293.897 £ und einem Gewichte von 32.715 *t*.

An zweiter Stelle steht Palmöl. Dessen Ausfuhr belief sich im Berichtsjahre auf 2,349.011 Gall. im Werthe von 133.723 £.

Alle übrigen Producte haben im Vergleiche zu diesen Ziffern eine nur untergeordnete Bedeutung. Es wurden nämlich im Berichtsjahre noch ausgeführt: Rohe Baumwolle für 8023 £, Benissamen für 2132 £ und Elfenbein für 4093 £.

Den Schiffsverkehr mit Lagos besorgen die British and African Steam Navigation Cy. und die African Steam Ship Cy., welche jeden Samstag von Liverpool abgehen, ferner die Woermann Line, die zweimal monatlich in Lagos anlegt.

In Lagos unterhalten folgende Staaten Consulate: Dänemark, Deutsches Reich, Italien und Portugal.

* * *

Landeinwärts in der Nachbarschaft von Lagos liegt das Gebiet von Dahomey, welches wegen der Kriegslust und Wildheit seiner Bewohner und wegen der Amazonen-Garde und der masslosen Grau-

samkeit seines Herrschers berüchtigt war und diesen Ruf auch heute noch nicht ganz eingebüsst hat. Die Engländer hatten in früherer Zeit mit den Leuten von Dahomey manchen Strauss zu bestehen. Heute sind die Franzosen mit ihnen in einen Kampf verwickelt. Der Hafen von Dahomey ist das an einer der vielen Lagunen der Küste gelegene Waïda.

Westlich von Waïda stossen wir auf einen anderen Theil des deutschen Schutzgebietes in Westafrika, das Togoland. Auch hier ging das Factoreiwesen lange der förmlichen Aufhissung der deutschen Reichsflagge voran. Lange schon hatten deutsche Kaufleute eine rege geschäftliche Thätigkeit daselbst entwickelt und insbesondere in den Orten Klein- und Gross-Popo, dann in Porto Seguro Niederlassungen errichtet. Verschiedene Plackereien, denen diese Niederlassungen seitens der Eingebornen ausgesetzt waren, und bei denen nicht blos heimische, sondern auch fremde Einflüsse mit im Spiele waren, lenkten die Aufmerksamkeit der deutschen Regierung, welche bereits in Kamerun engagirt war, auch auf das Togoland und veranlassten im Jahre 1884, unterstützt durch die Anwesenheit eines deutschen Geschwaders, die Anerkennung als Schutzgebiet und den Abschluss eines dieses Verhältniss förmlich anerkennenden Vertrages mit den Häuptlingen der verschiedenen das Land bewohnenden Gruppen. Es wäre zu viel, wenn man diese Häuptlinge nach westafrikanischem Gebrauche als „Könige“ bezeichnen würde.

Das Togoland hat längs der Küste durchwegs eine lagunenartige Bildung, und ein Theil der den Handel vermittelnden Orte befindet sich an dem den Lagunen vorliegenden, sandigen Küstensaume, so die vorher genannten, dann auch das die westliche Grenze des deutschen Gebietes bezeichnende Lome. Der deutsche Reichs-Commissär der Colonie residirt in Klein-Popo. Alle genannten Orte weisen Factoreien auf, sind fast durchwegs von Negern bewohnt und haben für den grossen Verkehr nur insoweit Bedeutung, als nach der Natur des ganzen Handels an der westafrikanischen Küste derselbe in einer Menge einzelner, kleiner Canäle sich bewegt und bisher die Entwicklung bedeutender Emporien gar nicht gestattete. Dazu muss das Land wie sein Communicationswesen erst auf eine höhere Stufe gehoben werden. Hiezu mangelt es aber vor Allem noch an einer Bevölkerung, welche den thätigen Kern solcher Emporien zu bilden im Stande wäre.

An der eigentlichen Goldküste besitzen die Briten noch einen anderen Hafen, Cape Coast Castle (portugiesisch Cabo Corso), früher

in portugiesischen, dann in holländischen Händen. Dort ist ein starkes Castell, knapp an der See, ein massiver, unregelmässiger Steinbau, innerhalb dessen sich mehrere Regierungsgebäude nebst Vorrathhäusern, einer Schule und einem Spital und grossen Cisternen befinden. Die Stadt selbst (von den Eingebornen Iguah oder Egwa benannt) beherbergt ungefähr 16.000 Seelen, fast ausschliesslich Eingeborne (Fanti), und hat den Charakter der Negerniederlassungen. Es kommt dort nicht selten vor, dass die Negerhütten bei heftigem Regenguss geradezu hinweggewaschen werden. Dies kümmert jedoch den Besitzer wenig. Er baut eine neue, gerade so elend wie jene, welche dem Regen zum Opfer gefallen. Während der trockenen Jahreszeit können Schiffe ziemlich nahe am Castell ankern, jedoch in der Regenzeit ist es vorsichtiger, nicht näher als $1^1/_2$ Seemeilen vom Castell vor Anker zu gehen.

Cape Coast Castle ist die Einbruchstation in das Land der Aschanti, eines auch durch viele Kriegszüge der Engländer bekannt gewordenen Negervolkes. Diesem Stamme gehören die meisten Einwohner der Stadt an.

Nach der Goldküste erstreckt sich die sogenannte Elfenbeinküste bis zum Cap Palmas. Sie hat ihren Namen von dem dort mit viel Erfolg betriebenen Handel mit Elefantenzähnen. Hinter Cap Palmas gelangt man (an dem auch Pfefferküste genannten Theil dieser Küste) in das Land der freien Neger-Republik Liberia, deren Hafenplatz und Hauptstadt sich in Monrovia befindet. Liberia verdankt seine Gründung dem Streben des 1816 in Washington zusammengetretenen Colonisationsvereines, für die von den Sclavenschiffen befreiten Neger eine Heimstätte zu gründen. Der Verein erwarb 1821 einen Küstenstrich bei Cap Mesurado und siedelte zunächst dreissig freie Negerfamilien dort an. Bekanntlich haben sich die europäischen Mächte unter Führung Englands schon vor sechzig Jahren zur Unterdrückung des Negerhandels vereinigt und fortwährend Kreuzer längs der Küste Afrikas unterhalten, welche jedes verdächtige Schiff anhielten und, wenn es schwarze Leute an Bord hatte, sequestrirten und die Befreiten zumeist auch nach Liberia schickten. Seit 1847 besteht Liberia als selbständige und anerkannte Republik. Der Gedanke, welcher Liberia entstehen und gedeihen machte, war ein humaner, aber zu sonderlicher Blüthe gelangte das neue Gemeinwesen nicht. Es zeigte sich auch hier eine gewisse Unfähigkeit dieses Stammes, aus enge gezogenen Grenzen herauszutreten. Monrovia, welches seinen Namen von dem Präsidenten Monroe der Vereinigten Staaten

(† 1831) trägt und am Flusse und Cap Mesurado liegt, zählt ungefähr 13.000 Einwohner und besteht aus einem Gewirre von Hütten. Nur an der mehr in ihren Anfängen bestehenden Hauptstrasse liegen einige aus Stein oder doch auf Steinfundamenten aus Holz gebaute Häuser, darunter die Residenz des Präsidenten Dantee, eine Kirche und sogar ein Hôtel. In der Mitte dieser Strasse erhält eine Denksäule die Erinnerung an den Präsidenten der Vereinigten Staaten, Monroe, der grosse Verdienste um die Unterdrückung des Sclavenhandels hatte. Alle Häuser des Ortes sind bunt bemalt und haben hohe, steile Dächer, um dem häufig niederströmenden Regenwasser leichteren Abfluss zu gewähren. In Monrovia liegt das ganze Geschäft und damit eigentlich auch alles wirtschaftliche Interesse der Republik in den Händen des deutschen Hauses Woermann, welches dort eine grosse Factorei besitzt. Die Neger sehen darum auch mit scheelen Augen auf die Deutschen, welche bisweilen mancherlei Anfällen ausgesetzt waren, ohne dass die legitime Regierung darüber sonderlich ungehalten war.

Die Barre des Flusses unterliegt häufigen Verschiebungen, daher Schiffe gut thun, einen Kruman zum Lootsen der Boote aufzunehmen. Als Anlageplätze besitzt Monrovia zwei schlecht gehaltene Holzdämme mit je einem Drehkrahn von $1^1/_2$ Tonnen Tragfähigkeit.

Die Umgebung Monrovias besteht aus dichtem, fast undurchdringlichem Urwalde. Weit oberhalb am Mesurado-Flusse befinden sich grosse Kaffeeplantagen. Auch das Klima der Stadt Monrovia ist ein bösartiges, und Ressourcen sind keinerlei vorhanden. Die Schiffe können sich mit Kohle und Wasser nur nach eingeholter behördlicher Erlaubniss versehen. Frische Lebensmittel sind in der Stadt zu bekommen.

Freetown.

Auch die britische Colonie Sierra Leone verdankt ihr Entstehen der Agitation englischer Philantropen (1787) zu Gunsten der befreiten Neger. Ursprünglich Eigenthum der englisch-afrikanischen Gesellschaft, welche damit ein Territorium erworben hatte, um befreite Sclaven anzusiedeln, wurde dasselbe schon im Jahre 1808 von der Krone übernommen. Die Besiedelung des Landes, insoweit nicht schon eine autochthone Bevölkerung vorhanden war, geschah durch die verschiedenartigsten Elemente des schwarzen Stammes, je nachdem die Umstände solche als Erfolg der Jagd auf Sclavenschiffe dahin schafften. Auch brachte man viele Maronneger — Nachkömmlinge der durch die Spanier nach Jamaica eingeführten und ihnen daselbst entsprungenen Neger — von der letztgenannten Insel dahin. Diese Maronneger haben sich ziemlich rein erhalten und leben in der neuen Heimat fast ganz für sich abgeschlossen, während aus den übrigen Ansiedlern ein sehr buntes Gemisch entstand, welches Kennzeichen aller in Afrika überhaupt vorkommenden Rassen an sich trägt.

Freetown (ursprünglich Granvilletown), auf einer Halbinsel, ist der Mittelpunkt dieser Colonie. Der Ankerplatz ist gut und leicht zu erreichen. Die Stadt, welche 1794 von einem französischen Geschwader gänzlich zerstört, aber dann wieder aufgebaut worden ist, liegt am linken Ufer des Rokelleflusses, amphitheatralisch von Bergen umschlossen, deren reich bewässerte Abhänge im frischesten Grün prangen und daher einen sehr hübschen Anblick gewähren. Sie zeichnet sich gegenüber anderen ostafrikanischen Plätzen vortheilhaft durch ihre stattliche Anlage und durch die mit besonderem Geschmacke erbauten Häuser aus. Es gibt mehrere Kirchen, welche ebenso wie das von einem Parke umgebene Palais des Gouverneurs, die Residenz des Bischofs, zwei Missionen, das Postamt und die Markthalle Erwähnung verdienen. Die Strassen der Stadt sind zwar nicht gepflastert, aber breit und durchschneiden sich zumeist in senkrechter Rich-

tung. Fast alle sind mit Bäumen bepflanzt und haben zur Seite ein Rinnsal für das reichlich vorhandene Wasser. Es sind viele Quellen und Brunnen vorhanden. Auch Proviant und Steinkohle kann man hier beschaffen; letztere wird in Kohlenlichtern unter Bord gebracht.

Die Zahl der Einwohner beträgt 20.000, davon sind auch hier nur wenige Europäer. Aber die Neger in Freetown machen einen weit besseren Eindruck als jene in anderen Gebieten Westafrikas. Es scheint, dass hier der englische Einfluss und vielleicht auch die starke Mischung der Bevölkerung zu besseren Resultaten geführt haben. So findet man unter den Negern eine recht gute Schulbildung, natürlich wesentlich nur in den elementaren Kenntnissen, verbreitet. Sehr gut untergebracht ist die Garnison, welche übrigens auch aus einem von britischen Officieren befehligten Negerregimente besteht und in grossen luftigen Baracken wohnt, in denen eine musterhafte Reinlichkeit herrscht. Ebenso zeigt diese Truppe auch treffliche Disciplin. Den Sicherheitsdienst in Freetown versieht ein gleichfalls aus Negern bestehendes Polizeicorps in tüchtiger Weise.

Gewinnt man also auch hier im Ganzen günstige Eindrücke, so ist doch wieder das Klima der Gegenstand steter Klage. Die Europäer unterliegen in hohem Grade dem bösen Einflusse desselben und sind nicht selten gezwungen, sich durch rasche Entfernung dem sonst unvermeidlichen Tode zu entziehen. Fieber und Anämie sind die herrschenden Uebel. Die in Freetown stationirten Beamten und Officiere haben daher nach je zwei Jahren Anspruch auf einen sechsmonatlichen Urlaub, um sich wieder für einige Zeit widerstandsfähiger zu machen.

Eine merkwürdige, wohl auch durch das Klima bedingte Erscheinung ist, dass hier wie an der ganzen westafrikanischen Küste sich europäische Hausthiere gleichfalls nicht acclimatisiren können und alle in dieser Richtung gemachten Versuche erfolglos geblieben sind.

Eine Eigenthümlichkeit von Freetown sind die Kroomen (Kru-Leute) oder Krooboys, deren wir vorübergehend schon bei Banana gedacht haben. In Freetown befindet sich der Mittelpunkt einer grossen Institution zur Anwerbung von Kroomen, welche ihre Veranlassung darin findet, dass eben wegen des Klimas nicht nur auf dem Lande, sondern auch auf den längs der Küste verkehrenden Schiffen die Verwendung von Europäern zu körperlichen Arbeiten fast unthunlich ist. Hiezu verdingen sich nur diese Kroomen, deren Namen daher rührt, dass dieselben anfänglich dem Stamme der Kroo angehörten, während gegen-

wärtig auch Angehörige anderer Stämme, namentlich aber viele Leute aus Liberia sich diesem Erwerbe widmen. Die Kroomen geniessen wegen ihrer Geschicklichkeit, ihres Fleisses und ihrer Vertrauenswürdigkeit eines sehr guten Rufes und nehmen daher stets eine bevorzugte Stellung gegenüber anderen Arbeitern ein. An der Spitze der Kroomen in Freetown steht ein von denselben eingesetzter und auch von der britischen Regierung anerkannter Obmann. Lange Zeit versah diese Function der sogenannte King Peter, eine auf allen an der afrikanischen Küste verkehrenden Schiffen wohlbekannte Persönlichkeit. Mit diesem Obmanne werden die Contracte gemacht und er

Freetown.

übernimmt die Verantwortlichkeit für deren richtige Erfüllung. Die in dasselbe Dienstverhältniss, auf dem Lande oder an Bord eines Schiffes eintretenden Kroomen wählen sich aus ihrer Mitte wieder den Chef ihrer Gruppe, den Headman, der auch ein gewisses Disciplinarrecht über seine eigenen Leute ausübt. Wegen dieser gut bewährten Organisation wird Freetown mit Vorliebe zur Anwerbung von Kroomen benützt. Man bekommt auch an anderen Orten, so z. B. in Monrovia derartige Leute, aber die Bedingungen sind nicht so verlässliche, wie in Freetown.

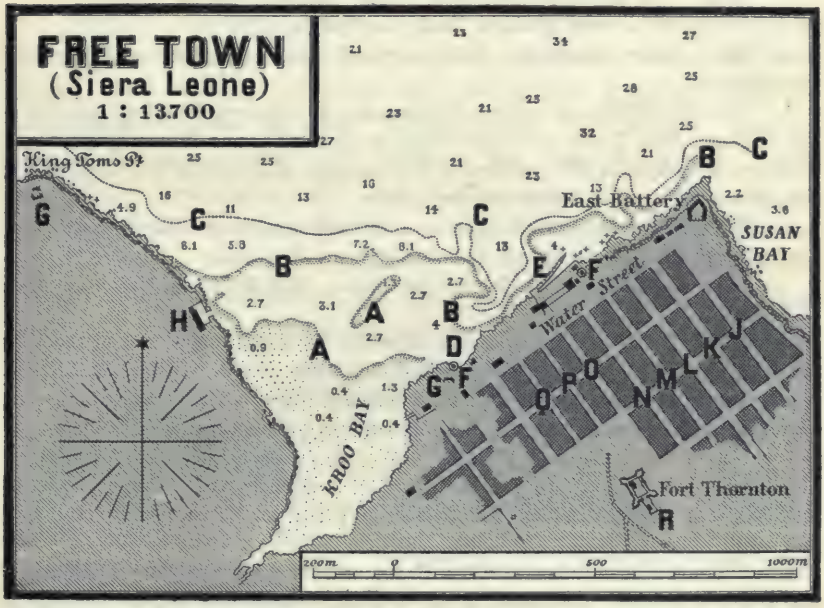
Der Handel von Sierra Leone, der hauptsächlich über Freetown seinen Weg nimmt, liegt fast ausschliesslich in englischen Händen.

Die Gesammtausfuhr der Colonie belief sich im Jahre 1887 auf 333.517 £, 1888 auf 339.043 £ und 1889 auf 319.719 £.

Die vornehmlichsten Landesproducte, aus welchen sich diese Ausfuhr zusammensetzt, sind: Palmöl, Gummi, Palmkerne, Benissamen und Elfenbein. In geringeren Mengen kommen auch Felle von wilden Thieren und Gold in den Handel. Letzteres wird zumeist im verarbeiteten Zustande auf den Markt gebracht; die Schmucksachen, welche von Schwarzen angefertigt werden, sind in einer styl- und geschmackvollen Weise hergestellt.

In früheren Zeiten war Holz ein bedeutender Exportartikel, doch sind gegenwärtig die der Küste näher gelegenen Waldungen nahezu ausgerodet.

Freetown (Sierra Leone; Sonden in Metern).



A 2 Meterlinie, B 5 Meterlinie, C 10 Meterlinie, D Landungsplatz, E Werfte, F Leuchtfeuer, G Batterien, H Missionsstation, J East Street, K Wilberforce Street, L Rawdon Street, M Howe Street, N Charlotte Street, O Gloucester Street, P George Street, Q Trelawney Street, R Magazin.

Die Ausfuhr richtet sich zum vorwiegenden Theile nach England.

Von der Gesammtausfuhr des Jahres 1889 gingen für 131.000 £ Waaren nach England, für 74.379 £ nach den benachbarten afrikanischen Küstenstrichen, für 35.796 £ nach Frankreich, für 19.659 £ nach Deutschland und für 17.323 £ nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Noch bedeutender ist das Uebergewicht Englands in der Einfuhr, von der es rund mehr als zwei Drittel bestreitet.

Der Gesammtimport bezifferte sich im Jahre 1887 auf 308.039 £, im Jahre 1888 auf 250.147 £ und im Jahre 1889 auf 277.781 £.

Von der Importziffer des Jahres 1889 entfielen auf England 210.800 £, auf die Vereinigten Staaten 32.107 £, auf Deutschland 20.736 £, der Rest auf Frankreich und die benachbarten Colonieen.

Die vornehmlichsten Gegenstände der Einfuhr sind Webewaaren (bedruckte Kattune und Baumwollstoffe in verschiedenen Farben) billigster Sorte.

Decorirtes Porzellan in einer dem Geschmacke der Neger angepassten Ausstattung und Ironstone kommt aus England.

Glasperlen und Glaskorallen liefert Italien in grossen Mengen, mitunter bis zum Jahresbetrage von 15.000 £.

Eisenwaaren, und zwar Küchengeräthschaften, ordinäre Messer, Gabeln und Löffel kommen ausschliesslich aus England.

Gleicher Provenienz ist das importirte Papier.

In den Import von Feuersteingewehren theilen sich England und Deutschland. Ersteres liefert auch Schiesspulver in ordinärer Gattung.

Mehl wird aus den Vereinigten Staaten bezogen, ebenso Tabak.

Reis kommt zum grössten Theile aus Indien.

Wein liefert Frankreich, Bier in unbedeutenden Quantitäten England und Deutschland.

Von Spirituosen werden Kornbranntwein, Genever, Whiskey zum Theile aus England, zum Theile aus Deutschland bezogen. Die aus Hamburg gelieferten Spirituosen werden in 10 *l* haltenden Korbflaschen (Demijohn) versendet, welche Flaschen einen eigenen Handelsartikel bilden.

Sowohl Einfuhren als Ausfuhren sind mit entsprechenden Zöllen belegt, aus welchen die Einnahmen der Colonialregierung bestehen.

Diese Zolleinnahmen betrugen im Jahre 1887 47.211 £, im Jahre 1888 51.229 £.

Der Schiffsverkehr von Freetown ist ein ziemlich starker und umfasste im Jahre 1887 633 Schiffe von 174.915 *T* und 1888 702 Schiffe von 255.330 *T*.

Von dieser ansehnlichen Schiffsbewegung entfällt ein nicht allzu grosser Theil auf die regelmässige Dampferverbindung, in welche Freetown einbezogen ist.

Diesen regelmässigen Verkehr unterhalten die Schiffe der West-African Steamship Cy., welche ihre Fahrten zweimal monatlich von Liverpool antreten und dieselben abwechselnd bis Old Calabar und San Paolo ausdehnen und auch auf der Rückfahrt Freetown anlaufen.

Für den Kohlenbedarf der den Hafen von Freetown anlaufenden Dampfer ist dadurch gesorgt, dass stets eine genügende Quantität Kohle, 3000—4000 *T*, am Lager ist.

Freetown steht in telegraphischer Verbindung nach dem Süden über die Stationen Akkra, Grand Bassam, Portonovo, St. Thomé, Lagos, Brass, Bonny und Principe; nach Norden mit Europa über Gambia, Dakar und Cadiz, und hat durch das Kabel St. Louis—St. Vincent Anschluss an die Linie Lissabon—Pernambuco.

Durch Consulate sind daselbst vertreten: Deutschland, Frankreich, Italien Belgien, Spanien, Portugal, Dänemark und die Vereinigten Staaten von Nord-amerika.

Dakar.

Nördlich von Sierra Leone liegt Senegambien, welches seinen Namen von den beiden bedeutendsten Flüssen seines Gebietes, Senegal und Gambia, erhalten hat. An beiden Flüssen liegt die französische Colonie Senegal, welche nach dem Namen des ersteren bezeichnet wird. Die Colonie hat den Franzosen schon viele Mühe verursacht und viel Sorgen gemacht, vor Allem, weil die Besitzer einer feindlichen und kriegerischen Bevölkerung gegenüberstehen, und weil auch hier, wie längs der ganzen Westküste Afrikas, die Schwierigkeiten der Colonisation ganz erhebliche und nicht allein in dem nachtheiligen Klima begründete sind. Eine überwuchernde tropische Vegetation, die zahlreichen Niederungen der grossen Flüsse und die unvermeidlichen Miasmen erzeugen im Vereine mit der äquatorialen Sonne hygienische Verhältnisse, welchen der Europäer sich nur höchst schwer anzupassen vermag. Körperliche Arbeit kann er nicht leisten. Die Eingebornen hingegen sind wohl kräftig, aber jegliche Arbeit ist ihnen ein Greuel, und auch an dem Baue der Eisenbahn von Dakar nach St. Louis haben sich nicht viele betheiligt. Man entbehrt also der nothwendigen Hilfskräfte zur Entwicklung des Landes. Dazu gesellen sich dann noch die schlechten Communicationen, sobald man landeinwärts dringen will. Es mangelt an Zug- und Tragthieren. Eine Acclimatisirung europäischer Thiere in dem Küstengebiete ist noch nicht gelungen und im Lande findet man nicht geeignetes Material. Man muss sich der Menschen als Transportmittel bedienen, und die sind für diesen Zweck sicher das theuerste und dabei auch schlechteste Material. Es ist deshalb begreiflich, dass sich der Verkehr wesentlich auf die Flüsse beschränkt, soweit man auf denselben mit Fahrzeugen gelangen kann, während abseits der Flüsse Mühsale aller Art sich entgegenstellen.

Am Senegal wie in allen anderen Gebieten ist daher noch immer nicht von einer systematischen Colonisirung des Landes und von einer

rationellen Ausnützung des Bodens die Rede. Man besitzt eigentlich nur Handelsstationen, an denen der Waarenumschlag, zumeist noch in der primitiven Form des Tauschgeschäftes, sich vollzieht. Der Europäer, insoweit er nicht zu den wenigen Organen der Colonialregierung zählt, ist Kaufmann, und schon das überall vorfindliche Institut der Factoreien zeigt, dass in dem Waarentausch der Schwerpunkt der Thätigkeit liegt. Es ist dies eine Einrichtung, welche in anderen colonialen Ländern schon lange der Vergangenheit angehört. Aber auch in der Factorei hat der Europäer nicht das Gefühl, dass seine Leistung der Colonie angehört. Er betrachtet sich stets als einen Fremdling, welcher nur so lange in dem ihn wenig anmuthenden Lande verbleibt, als es sein Dienstverhältniss oder sein geschäftliches Interesse erheischt, und welcher die Stunde segnet, in der er Abschied nehmen kann. Auch dieser Umstand hindert die Festigung der Verhältnisse. Nicht für die Colonie und ihre Angelegenheiten, nur für das Geschäft, welches man dort hat, gibt es Interesse. Es ist aber begreiflich, dass dem nicht anders sein kann. Vom ersten Tage an fühlt der Europäer, dass er dem höchst ungesunden Klima als einer feindlichen Macht gegenübersteht, welche in heimtückischer Art seine Existenz zu untergraben bemüht ist. Fort und fort ist er gezwungen, mit peinlicher Genauigkeit die Regeln der örtlichen Hygiene zu beobachten. Weicht er davon ab, dann muss er es nur zu rasch und in oft unheilbarer Weise büssen. Diese Momente zwingen den Weissen, sich nur der Leitung der Geschäfte und der Beaufsichtigung der Arbeiten zu widmen, jede andere Thätigkeit aber den Schwarzen zu überlassen.

Man bewegt sich in Westafrika eigentlich in einem Zirkel. Nur wenn es gelingen würde, im Kampfe mit der übermächtigen Natur einigermassen die Oberhand zu gewinnen, also namentlich durch Rodung und Cultivirung des Bodens in ausgedehntem Masse, könnte man auf eine allmälige Besserung der Lebensverhältnisse rechnen; um aber zu diesem Ende zu gelangen, bedarf man der Kräfte, welche die erforderlichen kolossalen Arbeiten bewältigen. Bisher gestatten die gemachten Erfahrungen es nicht, auf kräftige und willige Unterstützung durch die Eingebornen zu rechnen, und es ist immer noch die Frage, ob es gelingen wird, aus dieser verwickelten Sachlage einen befriedigenden Ausweg zu finden. Es ist daher erklärlich, dass auch im Senegalgebiete nur Rohproducte den Gegenstand des Exportes bilden, und zwar Rohproducte, die nicht erst durch eine organisirte Thätigkeit gewonnen werden müssen.

Die Erkenntniss der übergrossen Schwierigkeiten, welche sich der Colonisation in Westafrika entgegensetzen, dürfte die Engländer bewogen haben, durch den Vertrag vom 5. August 1891 den ganzen Nordwesten des Erdtheiles der Interessensphäre der Franzosen zu überlassen. Dieses ungeheure Gebiet wird von einer Linie begrenzt, die von Say am Niger zum Tsadsee und von diesem an die Ostgrenze von Tunis verläuft.

Dakar.

Die Franzosen erwägen jetzt den Plan, ihre Besitzungen am Atlantischen Ocean mit denen am Mittelländischen Meere durch eine Sahara-Bahn zu verbinden. Um die Ausführung derselben vorzubereiten, dringen ihre Vorposten von beiden Seiten gegen die Wüste vor. Die von dem Cardinal Lavigerie gestifteten „Sahara-Brüder", eine mönchisch-militärische Vereinigung nach Art der Ritterorden, die in der Zeit der Kreuzzüge entstanden sind, und das irreguläre Kameelreitercorps der „Meharisten" bemühen sich mit Erfolg, die Karawanenstrasse im Norden zu sichern. Im Süden unterwerfen die französischen Soldaten der Reihe nach die muhammedanischen

Stämme, errichten Telegraphenleitungen und befahren die schiffbaren Flüsse mit Dampfern; den Verkehr über die Wasserscheide, welche den Oberlauf des Senegal und des Niger trennt, vermittelt eine schmalspurige Eisenbahn.

Dakar ist heute zum künftigen Centralpunkt der Senegalcolonie bestimmt. Man hat die Absicht, den Sitz des Gouvernements von St. Louis dahin zu verlegen. St. Louis befindet sich nämlich in Folge der zunehmenden Barrenbildung vor der Mündung des Senegals in einer immer schwieriger zugänglichen Lage, woraus dem Verkehre viele Unzukömmlichkeiten entstehen. Man kann dagegen keine Abhilfe schaffen, weil sich die Barre fortwährend verschiebt und verändert, und wendete darum dem südlicher gelegenen Dakar seine Aufmerksamkeit zu. Dieser Ort befindet sich schon seit 1779 im Besitze der Franzosen, war aber bis in die jüngste Zeit ganz vernachlässigt. Nun haben sich die Dinge seit 1862 sehr geändert. Vor Allem bemühte man sich, nicht ohne erheblichen Kostenaufwand, um die Schaffung eines guten Hafens. Zwei grosse Molen aus Steinquadern mit Landungstreppen und Schienengeleisen, sowie ein guter Quai bieten sichere Vertäu- und Anlegeplätze, während ausserhalb der Molen Bojen gelegt sind.

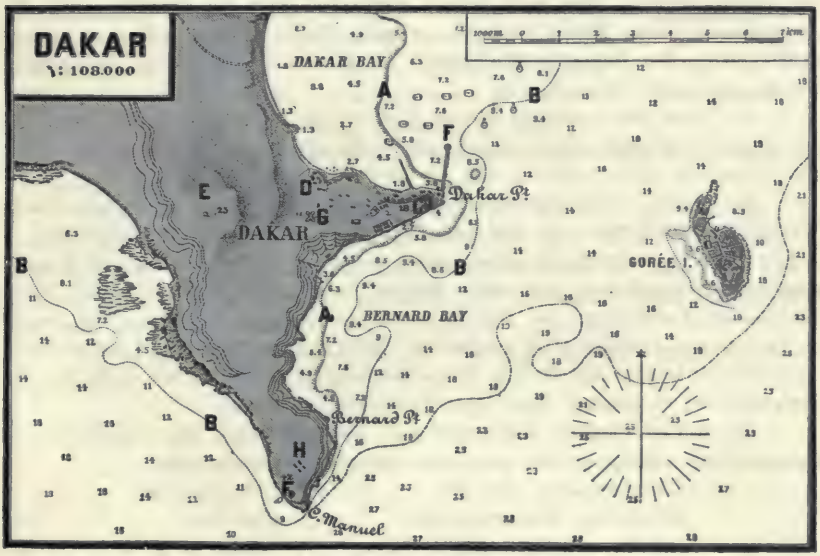
Im Süden der Hafenanlagen befindet sich auf einem Hügel ein altes Fort; ein anderes steht auf der nördlich von der Stadt gelegenen Spitze Belair, einem wegen Fieber besonders verrufenen Punkte.

Die Hauptstrasse des Ortes führt vom Landungsplatze sanft bergan. Längs derselben liegen wenige aus Stein aufgeführte Gebäude, darunter das von einem Garten umgebene Haus des Militärcommandanten, die katholische Kirche sammt Mission und Schule, einige europäische Handlungshäuser und die Kasernen. Alle übrigen Theile Dakars zeigen den Charakter jeder Negerniederlassung. Doch geht die Regierung damit vor, die Negerhütten allmälig zu erwerben und niederzureissen, um Platz für die an deren Stelle beabsichtigten Neubauten zu schaffen. Die Negerstadt in Dakar ist sehr ausgedehnt. Sie zählt 15.000 Seelen, welche sehr verschiedenen Stämmen angehören. Nur wenige Neger bekennen sich, trotz der Bemühungen der Franzosen, zum Christenthume. Mehr Neigung zeigen dieselben für den Islam, welcher ihren Gewohnheiten besser zusagt. In der Negerstadt von Dakar liegen gewöhnlich drei bis fünf Hütten innerhalb eines gemeinschaftlichen Zaunes. Die Hütten haben eine kegelförmige Form; die grösseren dienen den Menschen, die kleineren den aus Geflügel

und einheimischen Ziegen bestehenden Hausthieren zur Unterkunft. Der Hausrath besteht meist nur aus einigen Matten und Gefässen nebst einem Mörser zum Stossen des Kornes. Die einzelnen Hüttengruppen liegen wirr nebeneinander; die dazwischen befindlichen Gassen strotzen von Schmutz und verbreiten den übelsten Geruch.

Vom Hafen ab geht seit 1885 eine Eisenbahn längs des Ufers bis Réfusque und nach St. Louis. Die Erhaltung dieser Bahn ist mit vielen Schwierigkeiten verbunden. Einerseits stört bei trockenem Wetter der Flugsand und anderseits leidet unter den vielen Regen-

Dakar (Sonden und Höhen in Metern).



A 5 Meterlinie, B 10 Meterlinie, C Dakar-Fort, D Museum, E Weisse Sandhügel, F Leuchtfeuer, G Gouvernement-Signalmast, H Lazareth.

güssen der Unterbau in empfindlicher Weise. Das Klima von Dakar ist höchst bösartig. Zu den einheimischen Uebeln gesellt sich hier häufig noch das aus Südamerika eingeschleppte gelbe Fieber.

Nahe, fast gegenüber von Dakar liegt die Ortschaft Gorée auf der gleichnamigen Felseninsel, früher das Bollwerk für die französischen Besitzungen in Senegambien, während man heute schon der besseren Verbindungen mit dem Binnenlande wegen das Festland bevorzugt. Gorée hat 3000 Einwohner; sein Hafen ist mit zwei theils aus Eisen, theils aus Holz construirten Molen ausgestattet. In der Stadt, welche durch ihre insulare Lage sich eines besseren Klimas erfreut, befindet sich nebst einigen Waarenhäusern ein wohl einge-

richtetes, von Aerzten der französischen Marine geleitetes Spital. Dagegen ist der Mangel an Trinkwasser und Brennholz sehr empfindlich, und man ist genöthigt, beides durchwegs vom Continente herüber zu schaffen. Das Wasser muss dann noch erst einer Filtrirung unterzogen werden.

Nahe der Senegalmündung liegt St. Louis, bisher die Hauptstadt der französischen Colonie, welche aber heute schon fast die ganze Bedeutung zu Gunsten Dakars eingebüsst hat.

Die letzten Publicationen des französischen Ministeriums der Marine und der Colonien über den Handelsverkehr von Senegal reichen bis zum Jahre 1887 und behandeln den Verkehr der ganzen Colonie ohne Berücksichtigung des Hafens Dakar. Man geht jedoch nicht fehl mit der Annahme, dass der Aussenhandel dieses Hafens sich zum grössten Theile mit dem von ganz Senegal deckt, da in den folgenden Nachweisen der Handel der südlichen Dependenzen von Senegal nicht inbegriffen ist.

Im Jahre 1887, welches wir als Berichtsjahr annehmen müssen, belief sich der gesammte Aussenhandel Senegals auf 39,756.717 Frcs. Davon entfielen nahezu zwei Drittheile auf den Import und ein Drittel auf den Export.

Die Einfuhr umfasste einen Werth von 25,812.675 Frcs., davon französische Waaren für 12,268.238 Frcs. und fremdländische Producte für 13,236.437 Frcs.

Unter den industriellen Erzeugnissen, welche Senegal importirt, sind Textilwaaren hervorzuheben, und zwar zumeist in der dem Geschmacke der Neger angepassten Ausführung zum Zwecke des Tauschhandels. Im Jahre 1887 betrug die Einfuhr dieser Artikel nicht weniger als 7,259.137 Frcs. Weit über 6,000.000 Frcs. umfasste der Import der übrigen Industrieerzeugnisse, insofern sie theils den Bedürfnissen der Colonisten, theils dem Tauschhandel dienten.

Die weitere Einfuhr setzt sich zum grössten Theile aus Nahrungs- und Genussmitteln zusammen. So importirte Senegal im Berichtsjahre:

Colonialwaaren aller Art	für	3,171.038 Frcs.
Mehlhaltige Nahrungsmittel . . .	„	2,566.216 „
Früchte und Sämereien	„	876.709 „
Zucker	„	830.512 „
ferner Getränke aller Art	„	2,380.536 „

Die Einfuhr lebender Thiere repräsentirte einen Werth von 316.850 Frcs. und die von thierischen Producten einen solchen von 589.425 Frcs.

Erwähnenswerth ist noch der Import von Kohle im Werthe von 1,684.772 Frcs. und der von Holz im Werthe von 864.648 Frcs.

Die Gesammtausfuhr von Senegal belief sich im Berichtsjahre auf 13,944.042 Frcs. Davon nahm der weitaus grösste Theil im Werthe von 11.742.856 Frcs. seinen Weg nach Frankreich, der Rest von 2,186.679 Frcs. vertheilte sich auf andere Länder.

Wenige Producte sind es, die exportirt werden. Als das wichtigste kann Gummi angesehen werden. Im Berichtsjahre gelangten 28.276 *q* im Werthe von 4,629.000 Frcs. zur Ausfuhr.

An zweiter Stelle stehen Erdnüsse mit 178.930 *q* im Werthe von 4,360.748 Frcs.

Ferner wurden Palmkerne im Gewichte von 19.254 *q* und im Werthe von 288.815 Frcs. exportirt.

Die Ausfuhr von Kautschuk belief sich auf 2144 *q* für 647.247 Frcs.

Senegal exportirt auch etwas Mais (im Berichtsjahre für 34.000 Frcs.).

Das Thierreich ist in der Ausfuhr durch Felle und Häute, sowie Elefantenzähne vertreten. Letztere erreichen keine besonders hohe Ausfuhrziffer (17.817 Frcs. im Berichtsjahre).

In Senegambien wächst Kaffee; die Qualitäten Rio-Nunez und Rio-Longo sind in der Colonie sehr beliebt, das geringe Erträgniss liess bis nun eine Ausfuhr nicht zu.

Der Schiffsverkehr mit Dakar ist ein lebhafter. Drei französische Gesellschaften laufen Dakar regelmässig an: Die Messageries maritimes zweimal im Monate auf ihren Fahrten von Bordeaux nach den La Plata-Staaten und zurück, die Compagnie Fraissinet (ab Marseille) und die Chargeurs Réunis (ab Bordeaux) abwechselnd jeden zweiten Monat auf der Fahrt nach Loango. Die British and African Steam Navigation Cy. und die African Steamship Cy. legen auf ihren Fahrten von Liverpool nach Loanda gleichfalls in Dakar an. Ebenso landen die Schiffe der Woermann-Linie einmal monatlich in Dakar.

Im Jahre 1887 liefen daselbst ein 79 französische Schiffe mit 53.847 *t* und 213 fremde mit 9734 *t*.

Dakar und St. Louis sind Anlegeplätze des Kabels, welches längs der Westküste Afrikas Cadiz mit Capstadt verbindet. Eine zweite Verbindung mit Europa, sowie eine mit Amerika, wird durch das Kabel St. Louis—St. Vincent hergestellt, weil auf dieser Capverdischen Insel die beiden Kabel nach Lissabon und nach Pernambuco landen.

In Gorée unterhalten Consulate: Portugal und die Vereinigten Staaten von Amerika.

Mogador.

An der Stelle, wo sich heute die marokkanische Stadt dieses Namens befindet, waren schon, soweit die Nachrichten reichen, in früheren Zeiten Ansiedlungen. Im Alterthume lag hier die von den Karthagern gegründete Stadt Tamusiga; ein Segelhandbuch vom Jahre 1351 erwähnt sie; zu Anfang des XVII. Jahrhunderts erscheint hier auf einer spanischen Karte ein kleiner Hafenplatz verzeichnet. Später dürfte der Ort in Verfall gerathen sein; in der ersten Hälfte des vorigen Säculums sollen nur mehr die Ruinen eines einstigen portugiesischen Forts vorhanden gewesen sein. Dasselbe stammt wohl aus der Zeit, in welcher die Portugiesen an der Nordküste Afrikas eine Rolle spielten.

Die heutige Stadt Mogador (bei den Mauren Suïrah d. i. die Prächtige) ist jüngeren Datums. Sie soll um 1760 gegründet worden sein, und zwar auf Befehl des Sultans Muhammed ben Abdallah als Concurrenz zu der ob ihres Wohlstandes mit Neid betrachteten Stadt Agadir. Die Anlage der neuen Stadt geschah nach den Plänen des Genueser Ingenieurs Cornut. Der Bau, bei dem die französischen Kriegsgefangenen von der verunglückten Expedition gegen Larache (1765) verwendet wurden, dauerte bis zum Jahre 1775. Die Stadt liegt auf einem wenig über die See emporragenden Felsenriffe und ist ringsum von einer starken Mauer umgeben, während auch deren Inneres durch Mauern in drei streng von einander gesonderte Theile geschieden ist. Der beste Theil ist die sogenannte Kasbah, welche nahe beim Hafen gelegen ist. Dort leben alle hier ansässigen Europäer und auch die reicheren Juden, deren Stamm hier wenigstens der Zahl nach eine Rolle spielt. Die Kasbah ist ziemlich gut gehalten und umfasst nebst den Regierungsgebäuden und dem Gerichtsplatze des Kadi die Residenzen der verschiedenen Consulate, ein spanisches Kapuzinerkloster und eine Schule, welche von der englischen Missionsgesellschaft gegründet worden ist. Hier gibt es sogar ein Hôtel, wenngleich dieser Name für die Unterkunft, welche Fremde darin finden, etwas zu voll-

tönend klingt. An die Kasbah schliesst sich in nordöstlicher Richtung die eigentliche „Stadt“, Medina genannt, an. Diese Stadt zerfällt wieder in zwei Theile, von denen der eine die Werkstätten, Waarenräume und Comptoirs, der andere die eigentlichen Wohnhäuser in sich schliesst. In der Medina finden sich auch zwei grosse Marktplätze und die Hauptmoschee des Ortes. Hier wohnen durchwegs Mauren und Araber. Die Strassen, von ziemlicher Breite und für eine orientalische Stadt auch von auffallender Reinlichkeit, kreuzen sich, der schon erwähnten planmässigen Anlage entsprechend, zumeist im rechten Winkel.

Das dritte Quartier heisst Mellah und ist das Judenviertel. Dasselbe unterscheidet sich durch seine wirre Gestaltung mit engen Gassen und oft sehr ärmlichen Behausungen von den beiden anderen Quartieren und scheint daher bei der Anlage Mogadors nicht in Betracht gezogen worden zu sein. Vielmehr verdankt es seine Entstehung dem allmäligen Zuzuge und dem raschen Wachsthum seiner Inwohner. Man schätzt deren Zahl heute auf 8000, also fast die Hälfte der ganzen Bevölkerung Mogadors. Die Mellah zeigt alle Schattenseiten, durch welche die verschiedenen Ghettos verrufen sind: enge zusammengepferchte Wohnungen, Schmutz, übler Geruch und völliger Mangel jeglicher Zierde. Aber wenn auch die Juden in ganz Marokko trotz ihrer hohen Zahl in den einzelnen Seeplätzen eine gedrückte Stellung einnehmen, so sind sie doch ein höchst wichtiges Element und haben den Handel in ihren Händen.

Die Stadt weist namentlich in den beiden schöneren Theilen recht stattliche Gebäude auf, die, soweit sie zu Wohnstätten dienen, meist ein oder zwei Stockwerke besitzen. Aus der Stadt gelangt man durch verschiedene Thore ins Freie; die Thore aber werden bei Sonnenuntergang mit aller Sorgfalt geschlossen und erst wieder geöffnet, wenn die Sonne aufgeht.

Befestigungswerke sind in grösserer Zahl vorhanden, jedoch alle ziemlich verwahrlost. Auf einem Riffe im Südwesten von der Stadt befindet sich ein Thurm, welcher mit dem Lande durch eine steinerne Brücke verbunden ist; überdies liegen gegen die Seeseite zu noch zwei Forts und mehrere Geschützstände, sämmtlich massive Steinbauten. In der südöstlichen Ecke der Stadtmauer liegt die Marokko-Batterie, in der Nordnordost-Ecke die Dukkalah-Batterie und an der Ostseite der Mauer noch eine Flankenbatterie. Die Geschütze sind sämmtlich glatte Vorderlader, Projectile für dieselben sind angeblich nicht vorhanden! Auch sollen sich in den sechs Batterien der Insel

Geschütze befinden, die im Jahre 1844 von den Franzosen vernagelt und seither nicht wieder in Stand gesetzt worden sind. Die Garnison Mogadors besteht aus etwa 100 Mann.

Die niedrige Lage der Umgebung Mogadors hat zur Folge, dass Springfluthen, die hier den Meeresspiegel bis zu 4 *m* erheben, bei westlichen Winden, namentlich aber bei Stürmen, die Stadt vollständig vom übrigen Festlande abtrennen, weshalb auch die ins

Mogador.

Innere führende Strasse zum Schutze gegen diese sich regelmässig wiederholenden Ueberfluthungen durch hohe Steindämme geschützt ist.

In dem durch die kleine vorliegende Insel Mogador gebildeten Hafen finden kleinere Schiffe einen guten Ankerplatz; grössere müssen ausserhalb der Insel ankern, wo sie jedoch — wie auch oft im Hafen — dem Seegange vom Ocean her immer ausgesetzt sind und daher stark rollen. Im Winter (October bis April) müssen Schiffe daselbst immer bereit sein, bei heftigen westlichen Winden den Hafen zu verlassen.

Mogador (Sonden in Metern).

A Rhede von Mogador, **B** Hafen von Mogador, **C** Nordeinfahrt, **D** Südeinfahrt, **E** Ankerplatz, **G** Zollamt, **H** Befestigungen, **J** Thürme, **K** Stadtthor, **L** Landungsplatz, **M** Moschee, **N** Grabmal, **O** Wasserreservoir, **P** Wasserleitung, **Q** Gärten, **R** Heiligthum Sidi Mogadors, **S** kaiserlicher Palast, **T** Wrack, **U** 2 Meterlinie, **V** 5 Meterlinie, **W** 10 Meterlinie.

Eine aus Stein erbaute, zum südlichen Thore der Stadt führende Rampe dient bei Fluth als Anlegeplatz für Boote; bei Ebbe ein weiter östlich gelegener, jedoch nur für leichtere Boote genügend tiefer Canal, von dem ein schmaler Fusssteig über Klippen zu den Stadtmauern führt.

Was das Klima von Mogador anbelangt, so kann dasselbe als ein günstiges bezeichnet werden, namentlich ist es sehr gleichmässig. Auch verfügt man über reichliches Wasser von einer Wasserleitung aus dem benachbarten Flusse Wad al Ghored. In der Stadt befinden sich drei grosse Wasserreservoirs, und zwar eines in der Kasbah und zwei in der Medina. Im Ghetto gibt es eine solche Vorkehrung nicht. Für den Bedarf der Schiffe ist durch einen Wasser-Auslauf in der Nähe des Landungsplatzes gesorgt. Eine Seemeile südlich von Mogador befinden sich an der Wasserleitung ziemlich grosse Gärten.

Die Bevölkerung von Mogador wird auf 18.000 bis 20.000 Seelen veranschlagt. Sie besteht, wie wir bereits andeuteten, wesentlich aus Mauren, Arabern und Juden. Europäer sind hier in nicht grosser Anzahl (kaum 200) vorhanden. Die Unsicherheit der Verhältnisse in Marokko trägt hiezu nicht wenig bei und gestattet überhaupt nur mit einiger Verlässlichkeit den Aufenthalt an der Küste, wo man sich jederzeit wenigstens des consularischen Schutzes erfreuen kann. Mogador könnte übrigens, wenn die Verbindungen nach dem Innern und insbesondere die Verhältnisse daselbst günstigere wären, eine ganz ansehnliche commercielle Bedeutung erlangen, denn seine Lage macht es zu dem natürlichen Hafenplatz eines grösseren Hinterlandes. Heute aber spielt Mogador eine nur sehr bescheidene Rolle, und wenn auch dort öfters Markt gehalten wird, so sind doch die Schwierigkeiten, unter denen die binnenländischen Producte dahin gebracht werden, sehr grosse. Mogador ist übrigens wichtig für den sudanesischen Straussfedernhandel. Die Industrie beschränkt sich auf Maroquingärberei und Erzeugung von Waaren aus getriebenem Messing und Kupfer. Der Verkehr wird immer noch, wie in vergangenen Zeiten, durch Karawanen auf schlechten Pfaden vermittelt. Als Beispiel, wie langsam überhaupt der ganze Landverkehr sich vollzieht, mag dienen, dass die Post von Mogador nach Tanger sich volle vierzehn Tage unterwegs befindet.

Mogador steht in Bezug auf den Umfang seines Handelsverkehres unter den marokkanischen Häfen erst an dritter Stelle. Es wird nicht allein von dem Haupthafen Tanger, sondern auch von Casablanca nicht unwesentlich übertroffen.

Wählen wir die Jahre 1888—1890 als Grundlage unserer Berichterstattung, so finden wir übrigens, dass in diesem kurzen Zeitabschnitte Mogador in seinem Handel einen ganz merkwürdigen Aufschwung genommen hat, der durch nachstehende Zusammenstellung illustrirt wird.

Der Gesammtverkehr von Mogador, geprägtes Geld inbegriffen, belief sich im Jahre 1888 auf 9,565.100 Frcs. und stieg im darauf folgenden Jahre auf 14,114.675 Frcs. und 1890 auf 15,678.450 Frcs.

Davon entfielen auf die Einfuhr im Jahre 1888 4,941.500 Frcs., 1889 7,086.750 Frcs. und 1890 7,578.200 Frcs. und auf die Ausfuhr im Jahre 1888 4,623.600 Frcs., 1889 7,027.925 Frcs. und 1890 8,100.250 Frcs.

Sowie in den andern Hafenplätzen Marokkos findet auch hier die Einfuhr ihr Schwergewicht in den verschiedenen Industrieerzeugnissen. An der Spitze dieser steht die Textilindustrie. Repräsentirt wird dieselbe vornehmlich durch Baumwollwaaren, deren Einfuhrwerth im Jahre 1890 auf 3,413.120 Frcs. und 1889 auf 2,970.000 Frcs reichte. Ausserdem gelangten 1890 Tuche im Werthe von 50.000 Frcs zur Einfuhr.

Der Import von Eisen- und Stahlwaaren umfasste 1889 einen Werth von 63.250 Frcs. und einen beinahe gleich hohen Werth zeigen die importirten Kupfer- und Zinnwaaren.

Andere Industrieartikel wurden 1889 in folgenden Werthmengen importirt:

Kerzen	für 82.340 Frcs.	Glaswaaren	für 25.500 Frcs.
Seifen u. Parfümerien	„ 33.760 „	Säcke	„ 23.300 „
Kurzwaaren	„ 38.200 „	Zündhölzchen	„ 20.000 „

Die specielle Anführung des Importes der zahlreichen übrigen Industrieerzeugnisse, wie Möbel, Porzellan, Papier, Schmuck- und Putzwaaren Kleidern etc. erscheint wegen des verhältnissmässig geringen Umfanges der einzelnen Positionen überflüssig.

Dagegen sei der Import von Zucker hervorgehoben, der mit einem Werthe von 1,445.550 Frcs. im Jahre 1890 gegen 926.400 Frcs. im Jahre 1889 und 557.900 Frcs. im Jahre 1888 auffallende Steigerung aufweist. Den Zuckermarkt beherrscht Belgien vollständig.

Eine stattliche Importziffer verzeichnet ferner Thee, 1889 mit einem Werthe von 330.500 Frcs.; er vertritt in Marokko vielfach die Stelle des sonst im Oriente gebräuchlichen Kaffees. In der That beträgt der Werth des im Jahre 1889 nach Mogador importirten Kaffees nur 30.500 Frcs.

Am Schlusse der Einfuhrliste wäre noch der Import von Büffelhäuten 1889 im Werthe von 155.000 Frcs. zu erwähnen.

Die Ausfuhr von Mogador setzt sich ausschliesslich aus Natur- und Rohproducten zusammen. Olivenöl und Mandeln, die grössten Ausfuhrartikel des Platzes, haben 1891 durch die Heuschrecken sehr gelitten. Die diesem vorangehenden Jahre zeigten einen stetigen Aufschwung.

Nahezu 20% des Gesammtexportes weist 1890 die Ausfuhr von Mandeln mit einem Werthe von 1,584.000 Frcs., im Jahre 1889 mit 2,624.375 Frcs. 40% desselben auf.

Aehnlich verhält es sich mit dem Exporte von Olivenöl, wovon Mogador 1888 für 606.000 Frcs., 1889 für 1,309.800 Frcs. oder 25% des Gesammtexportes, 1890 für 3,468.000 Frcs. oder circa 43% des Gesammtexportes ausführte.

In dem letzten Jahre war die Ernte Marokkos sehr reich, während Italien eine Missernte hatte.

Gummi wurde 1888 für 950.500 Frcs., 1889 für 638.875 Frcs. und 1890 für 740.000 Frcs. ausgeführt.

Mogador exportirte ferner:

	1889	1890
An Bohnen	für 353.250 Frcs.	für 104.750 Frcs.
„ Mais	„ 126.050 „	„ 44.700 „
„ Wachs	„ 242.800 „	„ 189.000 „

Als höchst bedeutender Ausfuhrartikel sind Ziegenfelle zu nennen. Ihr Export belief sich 1890 auf 1,593.600 Frcs., 1889 auf 1,492.500 Frcs. und 1888 auf 752.000 Frcs. Schliesslich ist im Jahre 1890 auch die Ausfuhr von Straussfedern hervorzuheben.

Der Schiffsverkehr von Mogador erreichte im Einlaufe 1890 109 Schiffe mit 93.069 Reg.-Tons, 1889 98 Schiffe mit 70.998 Reg.-Tons. Der Schiffsverkehr, welcher fast nur Dampfer umfasst, stieg 1890 gegen das Vorjahr, weil zwei deutsche Linien, die Woermann- und die Atlas-Linie, regelmässige Fahrten zwischen Hamburg und Mogador einrichteten.

Mogador ist ferner Station der Paquet-Compagnie (Marseille), einer spanischen Linie und einiger englischen Linien.

In Mogador unterhalten Consulate: Frankreich, Grossbritannien und Spanien.

* * *

So ziemlich in der Mitte zwischen Mogador und Tanger liegt die Seestadt Casablanca (Dar El Baida, früher Aufa genannt), der Hauptort der reichen Provinz Schawia. Die Stadt ist mit starken Mauern und Thürmen umgeben und bildet ein längliches Viereck. Die Strassen sind zwar ziemlich geräumig, doch ebenso schmutzig, wie die fast aller Städte Marokkos; die Häuser sind unansehnlich, eigentlich zumeist nur Hütten.

Einst ein Zankapfel zwischen den Portugiesen, welche die Stadt anfangs des XVI. Jahrhunderts an der Stelle des alten Aufa gründeten, und den Mauren, beginnt Casablanca an Bedeutung zuzunehmen, obschon der Hafen eigentlich nur eine offene Rhede ist.

Casablanca zählt 9000 Einwohner, darunter 2000 Juden und etwa 100 Europäer. Unter den Letzteren befinden sich auch einige Deutsche.

Die Stadt ist Sitz des Gouverneurs der Provinz und der Vertreter der fremden Mächte. Sie ist ein ziemlich bedeutender Handelsplatz geworden, dessen Hauptausfuhrartikel Getreide, Felle und Wolle sind. Der Handelsumsatz beträgt über 3,000.000 Gulden im Jahre.

Etwa 60 Kilometer vor Tanger liegt Larache (arabisch El Araïsch genannt), an der Mündung des Wad-al-Kus (Uëd-Aulcus) in

den atlantischen Ocean. Hier stand die phönikische Stadt Lix, von welcher Ruinen noch vorhanden sind.

Die sehr verfallene Stadt beginnt sich wieder zu heben und zählt derzeit über 10.000 Einwohner, worunter 1000 Juden und 200 Europäer. Im Allgemeinen ist die Stadt unansehnlich, ihre Strassen sind enge und schmutzig, doch ist der Marktplatz leidlich hübsch und von Arkaden umgeben, welche noch aus der Zeit stammen, als (im XVII. Jahrhundert) Larache den Portugiesen gehörte.

Früher war Larache der Hauptsitz der fremden Vertreter in Marokko; es hat wiederholte Belagerungen und Beschiessungen auszuhalten gehabt. So wurde es 1829 von der österreichischen Escadre unter Bandiera bombardirt, ein unternommener Landungsversuch missglückte jedoch.

Hauptausfuhrartikel bilden Häute und Schafwolle, welche letztere als die beste im Reiche gilt.

Tanger.

Tanger (Tanjah oder Tandscha) ist der wichtigste Hafen von Marokko und ein von altersher bekannter Punkt. Die Lage am Eingange der Meerenge, welche das Mittelmeer mit dem Atlantischen Ocean verbindet, an einer Stelle, wo Afrika Europa fast die Hand reicht, verleiht diesem Punkte eine gewisse Bedeutung. Dort führt gleichsam eine Brücke von einem Welttheile zu dem anderen.

Tanger hat eine weit zurückgreifende Geschichte. Ein Zeitgenosse Belisars, der Historiker Procopius, erzählt von einer altphönikischen Inschrift, die zu Tanger gefunden wurde, welcher zufolge zur Zeit der Eroberung Palästinas durch Israeliten geflüchtete Kanaaniter die Stadt gegründet haben.

Die Römer hatten hier eine Colonie, Tingis genannt, den Hauptort des westlichen Mauritanien, der sogenannten Provincia Tingitana. Sie verloren diese Provinz und damit auch die Stadt an die Westgothen, welche im V. Jahrhunderte das nördliche Afrika eroberten; 300 Jahre später mussten die Westgothen den Arabern weichen. Im Jahre 1471 eroberten die Portugiesen, damals eine starke, nach überseeischem Besitz energisch strebende Seemacht, den Platz und behaupteten sich daselbst bis ins XVII. Jahrhundert. Im Jahre 1662 verheiratete König Johann VI. seine Schwester Katharina an Karl II. von England und schenkte ihr Tanger als Heiratsgut. Aber in England legte man auf dieses Geschenk wenig Werth, fand dasselbe vielmehr lästig und kostspielig. Man zerstörte daher bald die Festungswerke und überliess im Jahre 1684 Tanger an den Sultan Mulei Ismaïl, welcher es wenige Jahre später an den Sultan von Marokko verlor. Seither befindet sich die Stadt unter dem heutigen Regimente. Es wird berichtet, dass die Engländer bei ihrem Abzuge sogar den schönen Damm zerstört haben, welcher vorher zum Schutze des Hafens trefflich gedient hatte. Hätten übrigens die Engländer geahnt, dass sie wenige Decennien nach dem Aufgeben Tangers die starke Stellung von Gibraltar erwerben würden, so hätten sie sicherlich einen anderen Entschluss gefasst. Dann würden sie völlig Herren über die Einfahrt in das Mittelmeer geworden sein. Tanger hat zweimal für die Ausschreitungen seiner marokkanischen Beherrscher büssen müssen. Im Jahre 1790 wurde es von einer spanischen Flotte bombardirt, und 1848 erlitt es wegen Behelligung französischer Handelsschiffe das gleiche Schicksal durch die Franzosen unter Befehl des Prinzen von Joinville.

Auf der Rhede ist ein Schiff unter nahezu allen Umständen ausreichend geschützt, die Verbindung mit dem Lande jedoch häufig eine schwierige und bei stärkerem Winde oft gänzlich gehindert, weil keine guten Anlegeplätze vorhanden sind.

Eine vom Sultan 1890 in Deutschland gekaufte Dampfbarkasse erleichtert jetzt ungemein das Laden und Löschen der Schiffe.

Die Bucht, an welcher Tanger situirt ist, wird ringsum von mässig aufsteigendem Hügellande umschlossen, welches an seinen Abhängen zum Theil bebaut, zum Theil von langgestreckten Cactus- und Aloëhecken bedeckt ist. Im Hintergrunde des terrassenförmig aufsteigenden Landes zeigen sich an klaren Tagen die Berge des Atlasgebirges. Ein besonders schönes Panorama gewinnt man durch einen Ausflug auf das nahe gelegene Cap Spartel, vor welchem sich auf einer vom Meere umbrandeten Klippe der auf internationale Kosten erhaltene Leuchtthurm befindet, welcher die Nordwestspitze Afrikas markirt. Hier schweift das Auge hinüber zu den deutlich hervortretenden Linien der spanischen Küste, erkennt sofort den mächtigen Felsen von Gibraltar und im fernen Westen das schlachtberühmte Cap Trafalgar, während in anderer Richtung die Umrisse der afrikanischen Küste verfolgt werden können und man gegen das Innere von Marokko zu gleichfalls manchen Blick werfen kann.

Die Stadt Tanger selbst liegt unter 45° 47′ nördlicher Breite und 5° 49′ westlicher Länge v. G. auf einem Kalkfelsen, der sich allmälig ansteigend entwickelt und dessen höchste Spitze die Kasbah, wie das Castell genannt wird, krönt. Rings um die Stadt zieht sich eine hohe, mit Zinnen versehene Festungsmauer, während ausserdem noch an verschiedenen Stellen zur besseren Vertheidigung des Platzes Batterien errichtet sind. In die Stadt führen drei Thore, zwei von der Land- und eines von der Hafenseite aus.

Die Stadt erscheint von aussen gesehen sogar imponirend; die starken, im Sonnenlichte hell weiss erglänzenden Häuser, welche nach orientalischer Art strassenwärts kein Fenster zeigen, thürmen sich infolge der terrassenförmigen Anlage des ganzen städtischen Complexes übereinander. Dazwischen treten die Moscheen deutlich hervor.

Dieselben unterscheiden sich in ganz Marokko von den Moscheen der übrigen islamitischen Welt durch die abweichende Form der Minarets. An Stelle der hoch aufstrebenden schlanken Entwicklung tritt hier ein mehr massiver, viereckiger Bau, welcher an der Spitze in einem gewölbten Aufsatz verläuft. Es erinnert das an die bei russischen Kirchen beliebtere Form der steinernen Thürme.

Das Innere von Tanger hat streng maurischen Charakter, und nur ganz vereinzelt findet man Häuser nach europäischem Style erbaut.

Das maurische Haus umgibt einen Hofraum, in welchen alle Thüren und Fenster münden, während es nach aussen, abgesehen von der Eingangspforte, keinerlei Oeffnung aufweist. Diese Bauart wird so genau eingehalten, dass auch die Juden, welche hier wie in Mogador ein sehr starkes Contingent der Bevölkerung stellen, sich derselben Sitte anbequemt haben. Es ist richtig, die Strassen von Tanger machen hiedurch einen etwas düsteren Eindruck, welcher freilich durch das immerhin bunte Treiben in derselben einigermassen gemildert wird. Diese Strassen sind vielfach steil, berganlaufend und mit sogenannten „Katzenköpfen" in einer für den Fussgänger bisweilen recht empfindlichen Weise gepflastert, überdies auch von geringer Breite.

Nach europäischer Art sind eigentlich nur die Residenzen der verschiedenen in Tanger befindlichen diplomatischen Vertreter und die Hôtels erbaut. Unter den ersteren ragen insbesondere die deutsche und spanische Mission hervor. Die deutsche Mission liegt ausserhalb der Stadtmauer, inmitten eines grossen, durch seine üppige Vegetation ausgezeichneten Gartens.

Die Consule in Tanger sind zugleich die politischen Vertreter ihrer Staaten beim Sultan, der aber nicht gestattet, dass sie in der Hauptstadt residiren, und lieber seinen Minister der auswärtigen Angelegenheiten in Tanger residiren lässt, wo derselbe zugleich Gouverneur ist.

Die Rolle der Consulate wird namentlich wichtig durch das Institut der Schutzbefohlenen. Der Consul geniesst für sich, seine Beamten und Diener, sowie für sein Haus volle Immunität. Da die marokkanischen Behörden schon mehrmals sehr ernsthafte Erfahrungen über die bösen Folgen gemacht haben, welche eine Verletzung der consularischen Rechte nach sich ziehen kann, so hüten sie sich wohl, dieser Immunität nahe zu treten. Dies ist aber der Grund, weshalb auch die Eingebornen hohen Werth darauf legen, unter den Schutz eines Consuls zu gelangen. Besitzen sie nämlich einmal einen darauf bezüglichen Schein, dann kann ihnen die maurische Gerichtsbarkeit nichts anhaben, und auch mit der Erfüllung ihrer sonstigen Unterthanenpflichten dürfen sie es leicht nehmen.

Hôtels sind zwei vorhanden. Das Hôtel Continental und das Hôtel de Ville, beide im englischen Style mit viel Comfort einge-

Tanger.

richtet, so dass der Fremde hier ein sehr befriedigendes Unterkommen finden kann. In der That wird Tanger auch von Fremden, namentlich Engländern, stark besucht. Zunächst bildet die sehr ausgiebige Jagd in der Umgebung einen grossen Anziehungspunkt. Hasen-, Rebhühner und Wildschweine sind in grosser Menge vorhanden. Dann aber hat auch das Klima im Winter grosse Vorzüge, so dass Tanger nicht mit Unrecht als ein sogenannter klimatischer Curort gepriesen wird. Von November bis Februar beträgt die mittlere Temperatur 19—21° Celsius mit sehr geringen Differenzen bei Tag und bei Nacht. Tanger kann daher in dieser Beziehung bestens mit Madeira und Cairo in Concurrenz treten, wobei demselben noch zugute kommt, das es eine freundliche Umgebung hat und in sehr naher Verbindung mit Europa steht.

Leider ist das Europäerviertel am 13. Juni 1891 vollständig niedergebrannt. Dies wird die Anlage neuer Häuser ausserhalb Tanger begünstigen, da die Europäer das besondere Vorrecht geniessen, in der Nähe der Stadt Grundstücke erwerben zu dürfen.

Bemerkenswerthe oder zierende Baulichkeiten sind keine vorhanden. Weder die sechs Moscheen zeichnen sich aus, noch auch die von spanischen Franziskanern besorgte katholische Kirche, noch auch das übrigens genügend gut eingerichtete Hospital, für dessen Erhaltung mehrere fremde Regierungen Beiträge leisten.

Die Kasbah, in welcher der Gouverneur seine Wohnung hat, ist ein halbverfallener, wenngleich in tadellos maurischem Style gehaltener Palast, in dem auch eine Moschee, die Schatzkammer der Provinz und die Gefängnisse sich befinden. In diesen Gefängnissen sieht es abscheulich aus, und nicht selten soll der Fall vorkommen, dass die Häftlinge dort schlechthin des Hungers sterben. Es ist nämlich nicht Brauch, dass die Justizbehörde für deren Verpflegung Sorge trägt. Man überlässt solches den Verwandten oder Freunden des Unglücklichen. Erweisen letztere aber den Liebesdienst nicht oder sind solche überhaupt nicht vorhanden, dann sieht es mit dem Lebensunterhalte schlimm aus. Recht schlimm steht es aber dort auch mit der Justiz selbst. Einerseits ist dieselbe sehr flau und reicht deren Arm über die Mauern der Stadt nicht hinaus, andererseits ist die Willkür des Richters ebenso gross wie die Härte, ja Grausamkeit der Strafen. Es gibt eigentlich kein positives Recht. Der Richter thut, was ihm beliebt, und wenn er sich um nichts kümmert, so muss man eigentlich über seine Lässigkeit noch froh sein.

Ein entschieden freundlicheres, durch Lebendigkeit und Bunt-

heit anlockendes Bild zeigt sich auf dem grossen Marktplatze von Tanger, welcher ausserhalb der Stadtmauer liegt. Hier treibt sich allerlei Volk herum, welches namentlich in den Morgenstunden dem Kleinhandel nachgeht und dieses Geschäft mit dem möglichsten Aufwande von Lärm besorgt. Auf hoch beladenen Kameelen und kleinen Eseln langen früh am Morgen aus der ganzen Umgebung die verschiedenen Landeserzeugnisse: Früchte, Gemüse, Geflügel u. dgl. an, und immer entwickelt sich das Handeln und Feilschen unter Begleitung eines sinnberückenden Geschreis, zu dessen Erhöhung die schrillen Töne der Esel und das dumpfe, hässliche Grunzen der Kameele redlich das Ihrige beitragen. Dazu mangelt es auch nicht an Leuten, welche unter dem etwas übel angebrachten Titel von Musik noch für weiteren, unharmonischen Lärm Sorge tragen, der durch die weithin dröhnenden Schläge auf die besonders beliebten Pauken seinen Höhepunkt erreicht. Man empfindet dieses Uebermass fast wie Schmerz, aber trotzdem ist doch Leben vorhanden und findet das Auge ein mannigfaltiges und eigenthümliches Bild. Wenn aber tagsüber der geschäftliche Verkehr sein Recht behauptet, so tritt gegen Abend das Vergnügen in den Vordergrund und neben dem rastenden Kameeltreiber drängen sich Märchenerzähler und Taschenspieler, Schlangenbändiger und sonstige freie Künstler heran, um das neugierige Volk Tangers zu unterhalten und sich selbst das sicher nicht leichte Brot zu verdienen. Der Maure horcht eben dem Märchenerzähler und dessen hundertmal wiederholten Berichten hier am atlantischen Ocean mit demselben gespannten Eifer, wie sein Glaubensgenosse in dem fernsten Osten. Die Vorliebe für Märchen und ähnliche Erzählungen zieht sich wie ein rother Faden durch den ganzen Orient, und nicht minder finden die Künste des Gauklers immer wieder lebhaften Beifall, wenn er nur seine Zuseher geschickt zu täuschen versteht. So gehört der Abend den fahrenden Gesellen, wie der Tag den geschäftseifrigen kleinen Leuten, aber zur Ruhe gelangt man auf dem Marktplatze von Tanger niemals.

Sowohl auf der Kasbah als auch weiter gegen die See stösst man auf zahlreiche Batterieen, zum Theile mit alten englischen Vorderladern auf morschen Holzlaffeten armirt. Drei neue Batterieen, mit je zwei Vierzigtonnen-Geschützen bewaffnet, sind ein Geschenk Englands, das die Bedienungsmannschaften für diese Geschütze in Gibraltar ausbilden liess.

Die Bevölkerung der Stadt beläuft sich auf 20.000 Seelen. Sie zeigt eine bunte Musterkarte. Mauren und Berber, Araber und

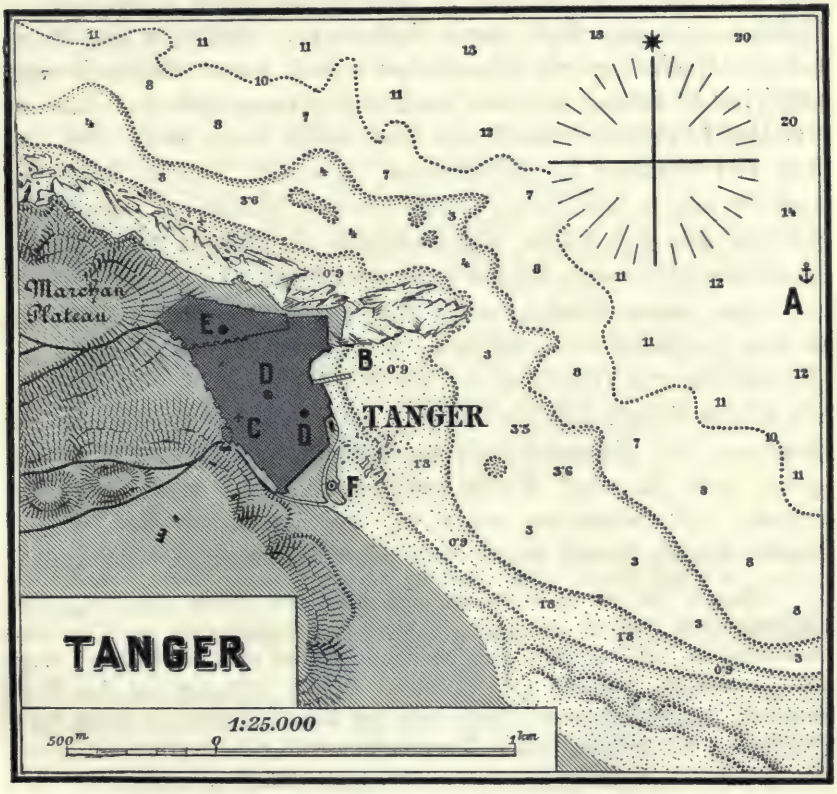
Beduinen, Juden und Neger sind vorhanden, und dazwischen findet man Europäer und sogenannte Rufiaten, von denen behauptet wird, dass sie directe Nachkommen der alten Vandalen seien, welche einstens vorübergehend ein grosses Reich in Nordafrika beherrscht haben. Der Zahl nach stehen in erster Reihe die Mauren und die Juden. Erstere bilden überhaupt in ganz Marokko die herrschende Rasse. Man kann den Mauren nicht viel Gutes nachsagen, und wenn auch deren Verwandtschaft mit jenem Volke feststeht, welches eine so glänzende Rolle in Spanien zur Zeit spielte, als dort der Islam weithin herrschte und die glänzendste Epoche schuf, welche Spanien überhaupt erlebt hatte, so könnte man doch bei Betrachtung der heutigen Mauren in Marokko fast an dem Vorhandensein irgend einer Stammesbeziehung irre werden.

Der Maure in Marokko zeigt äusserlich immer noch einnehmende Eigenschaften durch edle Züge und sichere Ruhe und durch eine gewisse Eleganz seines Benehmens und seiner Tracht. Aber hinter dieser Aussenseite bergen sich üble Eigenschaften, unter denen vollendete Heuchelei voran steht. Es gibt bei diesen Leuten weder Glauben noch Treue, überhaupt mangelt ihnen jede bessere Sinnesart. Habsucht, Geiz und eine grosse Verschlagenheit paaren sich mit nicht geringer Indolenz, die nur durch Geldgier überwunden werden kann. Nicht einmal annähernd haben sie das Gefühl des Patriotismus. Das darf aber kaum erstaunen, denn wie soll sich unter den Verhältnissen, welche heute in Marokko bestehen und die jeder gesicherten Grundlage für den Einzelnen entbehren und schliesslich dem Gutdünken des regierenden Sultans oder eines seiner augenblicklichen Günstlinge Alles anheimstellen, ein solches Gefühl entwickeln? Wofür soll eigentlich der Maure sich begeistern? Er kennt nur sein persönliches Interesse und das Streben, sich so weit als nur möglich den Plackereien der Machthaber zu entziehen. In der Verwaltung des Landes reflectirt sich, ebenso wie wir schon in Bezug auf die Justizpflege erwähnten, der Charakter des Mauren, und so befindet man sich auch hier wiederum in einem Zirkel. Der Charakter des Mauren verdirbt die öffentlichen Zustände im Lande, und diese Zustände beeinflussen wieder in höchst nachtheiliger Weise die Charaktereigenschaften des vorherrschenden Volksstammes.

Die Juden nehmen selbstverständlich, trotz ihrer Zahl, keine hervorragende Stellung ein, aber sie zeichnen sich entgegen den Mauren durch ihre unermüdliche Thätigkeit aus. Der Handel ist vorwiegend in ihren Händen, und auch auf dem Gebiete des Gewerbe-

wesens sind sie in allen Zweigen bewandert. Die Juden in Tanger, wie in allen anderen Orten Marokkos, sind Abkömmlinge der gegen Ende des Mittelalters namentlich aus Spanien und Portugal vertriebenen Glaubensgenossen. Sie haben im nordwestlichen Winkel Afrikas wenigstens eine Heimstätte gefunden, wo man ihnen die Ausübung ihrer Religion gestattete, wenn sie auch in vielen anderen Be-

Tanger (Sonden in Metern.



A Ankerplatz für grosse Schiffe, B Wellenbrecher, C Flaggenstock, D Minarets, E Moschee, F Leuchtfeuer.

ziehungen sich mancherlei Bedrückungen und Plackereien gefallen lassen mussten.

Unter den Juden in Tanger finden sich viele wohlhabende Leute, und in allen commerciellen und Geldangelegenheiten ist ihr Einfluss überwiegend. Obwohl die Juden in Tanger in maurisch gebauten Häusern wohnen, so tragen sie doch in der Regel europäische Kleidung. Man veranschlagt ihre Zahl auf 7000 Köpfe.

In Tanger gibt es auch viele Sclaven, zumeist Neger, denn die Sclaverei besteht in dem Lande noch zu Recht. Doch ist das Los dieser Leute ein erträgliches. Der Sclave zählt im ganzen Oriente zum Haus- und Familienstande, und wenn er sich nicht gerade etwas zu Schulden kommen lässt, so wird er gut behandelt. Auch wechselt derselbe selten seinen Herrn.

Die Verbindung Tangers mit dem Innern des Landes befindet sich in einem üblen Zustande. Es mangelt durchwegs an ordentlichen Strassen, und man denkt auch nicht daran, solche in Angriff zu nehmen. Hierin liegt ein wesentlicher Grund, warum Tanger in commercieller Beziehung nicht zu jenem Aufschwunge gelangen kann, zu welchem es eigentlich durch die Gunst seiner Lage an der See, am Aus- und Eingange des Mittelmeeres, umsomehr berufen wäre, als auch die localen Verhältnisse einen derartigen Aufschwung begünstigen würden. Das gute Klima wäre jedenfalls ein Moment mehr, um die Niederlassung fremder Kaufleute zu erleichtern.

Das grösste Hinderniss für die Entwicklung des Handels liegt in dem fanatischen Fremdenhasse, in dem blinden Despotismus. So gilt als oberster Grundsatz für den Küstenhandel, dass der Export als solcher einfach verboten ist. Nur mit besonderer Bewilligung der Regierung darf ein marokkanischer Unterthan einen von Fall zu Fall genau nach Mass und Werth bestimmten Artikel z. B. 1000 Kg. Datteln, 100 Ochsen etc. exportiren, resp. an fremde Händler verkaufen. Manche Artikel dürfen unter keiner Bedingung exportirt werden.

Tanger ist der bedeutendste und wichtigste Hafen Marokkos. Sein Handelsverkehr umfasst mehr als ein Viertheil des gesammten marokkanischen Aussenhandels, welch letzterer sich im Jahre 1889 auf rund 72 Millionen Francs belief, wovon 43½ Millionen auf den Import und 28½ Millionen auf den Export entfielen. Aus nachstehender Tabelle wird der Antheil Tangers an dieser Menge ersichtlich. Der Gesammtverkehr dieses Hafens belief sich im Jahre

1889	auf	18,867.125 Frcs.
1888	„	17,083.875 „
1887	„	23,616.475 „

Davon entfielen auf den Import Tangers:

1889	12,784.550 Frcs.
1888	11,098.925 „
1887	12,582.300 „

Die Ausfuhr dagegen bezifferte sich:

1889	auf	6,082.575 Frcs.
1888	„	5,984.950 „
1887	„	10,934.175 „

Die Ausfuhrziffer des Jahres 1887 erscheint weniger durch den Export von Waaren, als durch die bedeutende Ausfuhr von Bargeld im Betrage von nahezu 6 Millionen Francs eine so hohe.

Der Handel Tangers hat in den letzten Jahren aus dem Grunde keinen auffallend grossen Aufschwung genommen, weil andere marokkanische Häfen, namentlich Larache und Rabat, da sie den Hauptstädten Fez und Marokko näher gelegen sind, den Waarentransport billiger zu vermitteln vermögen und daher den Waarenverkehr theilweise von Tanger abgelenkt haben.

Trotz dieser Ablenkung des Verkehres hat sich seit dem Jahre 1878 bis 1889 die Einfuhr Tangers nahezu verdoppelt und die Ausfuhr verdreifacht. Der Import stieg nämlich von 7,622.500 Frcs. des Jahres 1878 auf die bereits erwähnte Ziffer von 12,784.550 Frcs. und der Export von 2,174.100 auf 6,082.575 Frcs.

Den bei weitem grössten Antheil an der Einfuhr dieses Platzes besorgt noch immer England, auf welches im Berichtsjahre 1889 nicht weniger als 57% entfielen, wogegen Frankreich mit 34%, Deutschland mit 5%, Spanien mit 1½%, Italien und Belgien mit je 1% an derselben participirten.

Den wichtigsten Theil der Einfuhr bilden die Erzeugnisse der Textilindustrie; unter diesen stehen Baumwollwaaren mit einem Einfuhrwerthe von 3,715.900 Frcs. im Jahre 1889 an der Spitze. Diesen folgt die Einfuhr von Tuch im Werthe von 1,893.120 Frcs., während die im gleichen Jahre importirten Seidenwaaren nur einen Werth von 182.000 Frcs. repräsentirten.

Unter den übrigen Industrieerzeugnissen ist hervorzuheben der Import von

Zucker in Broten	im	Werthe	von	402.850 Frcs.
Zucker, Pilé	„	„	„	73.320 „
Kerzen	„	„	„	238.740 „
Eisen und Eisenwaaren	„	„	„	163.650 „
Glaswaaren	„	„	„	144.450 „

Einen sehr bedeutenden Einfuhrartikel bildete Rohseide mit einem Importwerthe von 1,588.000 Frcs. für das Jahr 1889 gegen 956.000 Frcs. des vorhergehenden Jahres.

An Tabak importirte Tanger 1889 für 248.000 Frcs. gegen 168.000 Frcs. des Vorjahres.

Verhältnissmässig gering bewerthet erscheint die Einfuhr von Kaffee, die sich 1889 auf 60.000 Frcs. belief. Dagegen erreichte im gleichen Jahre der Thee-Import die mehr als achtfache Werthziffer von 499.400 Frcs.

Die Einfuhr von Mehl umfasste im Berichtsjahre den Werth von 105.180 Frcs. und die Einfuhr von Conserven aller Art 254.570 Frcs.

Ausserdem wäre noch die Einfuhr von Getränken im Betrage von 240.000 Frcs. hervorzuheben.

Die Ausfuhr Tangers, welche zumeist aus Natur- und Rohproducten besteht, sei in ihren wichtigsten Theilen in Nachstehendem beleuchtet.

25% der Gesammtausfuhr repräsentirt der Export lebender Rinder mit einem Werthe von 1,531.950 Frcs. des Jahres 1889 gegen 1,579.350 Frcs. des Jahres 1888, welche nach Gibraltar gesendet werden, um zur Verpflegung der dortigen Garnison zu dienen, wie sich denn überhaupt Gibraltar zumeist von Tanger aus verproviantirt.

Ferner gelangten 1889 für 98.800 Frcs. Hühner zur Ausfuhr.

Der Export von Eiern umfasste im gleichen Jahre die Werthsumme von 906.532 Frcs. gegen 985.750 Frcs. während des vorhergehenden Jahres.

Unter den Producten des Thierreiches sind in der Ausfuhr Tangers hervorzuheben Ziegenfelle für 86.955 Frcs., Häute für 30.600 Frcs., rohe Wolle für 7000 Frcs. und Wachs für 106.000 Frcs. im Jahre 1889.

Das Pflanzenreich ist in der Ausfuhr dieses Hafens 1889 der Hauptsache nach durch Datteln im Werthe von 131.500 Frcs. vertreten, welche Ziffer gegen das Vorjahr eine Abnahme von 40.000 Frcs. zeigt.

Da jedoch seit 1891 als Folge des deutsch-marokkanischen Handelsvertrages auch die Ausfuhr von Weizen und Gerste gestattet ist, welche das fruchtbare Land reichlich liefern kann, so wird die Ausfuhr aller geöffneten Häfen bald eine auffallende Steigerung erfahren.

Unter den Erzeugnissen industrieller Thätigkeit, welche Tanger ausführt, bilden Pantoffel ein hervorragendes Product. Der Exportwerth dieses Artikels zeigt im Jahre 1889 eine ganz bedeutende Verminderung gegen das Vorjahr, erreichte aber trotzdem noch die stattliche Ziffer von 584.250 Frcs. (804.000 Frcs. im Jahre 1888).

Ausserdem wurden im gleichen Jahre noch ausgeführt: Wollwaaren für 257.500 Frcs., Teppiche für 100.000 Frcs. und Curiositäten für 53.750 Frcs.

Gleichwie der Handelsverkehr Tangers weist auch sein Schiffsverkehr eine entsprechende Steigerung auf, die aus folgendem Vergleiche hervorgeht. Im Jahre 1878 verzeichnete der Hafenverkehr 856 Schiffe von 117.527 Reg.-Ton. und 1889 dagegen 1845 Schiffe von 559.615 Reg.-Ton., darunter 1448 Dampfer mit zusammen 551.150 Reg.Ton.

Die französische, englische, spanische, italienische und die deutsche Flagge weisen jede ungefähr dieselbe Tonnenzahl aus.

Regelmässige Fahrten nach Tanger unterhalten die Dampfer der Messageries maritimes jede Woche ab Marseille und die der Paquet Compagnie zweimal monatlich gleichfalls ab Marseille.

Die Schiffe der Woermann-Linie legen auf ihren Fahrten nach Westafrika einmal im Monate in Tanger an; ausserdem unterhält diese Linie eine directe Verbindung, die Unternehmung „Atlas“, eine über Portugal mit Hamburg.

Spanische Dampfer gehen dreimal wöchentlich von Cadiz über Algeziras nach Tanger.

Der Oesterreichisch-Ungarische Lloyd berührt auf seinen Fahrten nach Brasilien gleichfalls Tanger.

Ausserdem legen mehrere englische Gesellschaften auf ihren Fahrten nach dem Osten und nach Südafrika in Tanger an.

Tanger ist durch ein Kabel mit Gibraltar verbunden und so an das Netz der Welttelegraphen angeschlossen. Eigene Couriere befördern dreimal in der Woche die Telegramme auf dem Landwege nach den grösseren Küstenorten bis Mazagan in Südmarokko und brauchen dazu 5 Tage.

In Tanger unterhalten diplomatische Vertreter (und Consuln): Belgien, Dänemark, Deutsches Reich, Grossbritannien, Italien, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, Spanien, Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Die australischen Gewässer.

Vor hundert Jahren war Australien noch ein nahezu unbekanntes Land; man wusste davon nicht viel mehr, als dass es ein ausgedehnter Continent mit sehr geringer Bevölkerung im Südosten von Asien sei. Wie das Land in seiner Ausdehnung beschaffen sei, was es in seinem Inneren berge, davon wusste kaum irgend Jemand Näheres. Von den Holländern im XVI. Jahrhunderte als „Terra australis“ entdeckt, erhielt der Continent den Namen „Neuholland“, die grossen Inseln die Namen „Neuseeland“ und „Vandiemensland“ (jetzt Tasmanien). Zur Besiedlung besass der wasserarme, menschenleere, in seiner äusseren Physiognomie so sehr armselige Erdtheil für die Holländer, welche ihre ganze colonisatorische Kraft der Sundasee zuwandten, keine Reize. Sie erhoben auch keine Einsprache, als Ende des XVIII. Jahrhunderts die Engländer auf den Rath Cooks den Continent zu besetzen begannen und Verbrechercolonien anlegten, indem sie durch das System der Deportation die Gefängnisse zu ersparen hofften. Im Jahre 1788 trafen die ersten Deportirten aus England in der Botany-Bay ein.

Heute birgt Australien eine Reihe von Gemeinwesen, welche in staatlicher, socialer und materieller Beziehung hoch entwickelt sind und durchaus einen europäischen Eindruck machen. Die Urbevölkerung ist fast ganz verschwunden; durch Einwanderung hat sich dagegen eine neue Bevölkerung zumeist europäischer Herkunft entwickelt, deren Kopfzahl auf mehr als drei Millionen veranschlagt werden kann.

Australien ist der wasserärmste Erdtheil, und deshalb ist nur ein verhältnissmässig nicht grosser Theil des Bodens für den Ackerbau geeignet; der Viehzucht dienen riesig ausgedehnte Weiden und die Kenntniss von dem Umfange der Schätze des Mineralreiches erweitert sich noch unausgesetzt. Dieses Land kann ein Wunderwerk der Colonisation genannt werden. Was hier im Laufe von hundert Jahren geleistet wurde, verdient unsere Bewunderung und verdient sie doppelt, wenn man bedenkt, dass gerade durch das Deportationssystem der gesunden Entwicklung ungeheure Schwierigkeiten in den Weg gelegt worden sind.

Die verschiedenen australischen Colonien kamen erst in der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts in Aufschwung, und zwar durch die grossen Goldfunde, welche Millionen Europäer in das ferne Land zogen. Sie gewannen bald ein hohes Mass von Autonomie, ja sie kamen endlich in einen nur sehr losen Verband zum Mutterlande. In allerjüngster Zeit schlossen die einzelnen Colonien unter sich eine Conföderation, welche zwischen denselben ein engeres Verhältniss zur Sicherung und Förderung gemeinsamer Interessen herstellt. Diese australische Conföderation kann der kaum zu verhindernde erste Schritt zur vollen Selbständigkeit werden, wenn anders die Australier nicht kluger Weise einsehen, dass die fast nur formelle Anerkennung der britischen Oberhoheit ihnen, ohne Lasten drückender Art aufzuerlegen, doch alle jene Vortheile bietet, welche durch die Macht des Mutterlandes gewährleistet werden können.

Wenn wir einen kurzen Blick auf die Entdeckungsgeschichte Australiens werfen, so treffen wir auf die allererste Kunde von der Existenz dieses Continentes im Jahre 1606, in welchem der Führer eines holländischen Schiffes (Duyfken) das Cap York am Carpentaria-Golf sichtete, nachdem übrigens der Portugiese Godinho de Eredia bereits 1601 die Nordküste besucht hatte. Wohl finden sich schon früher, im XV. Jahrhunderte, Strecken der südlichen und östlichen Küste auf portugiesischen Karten verzeichnet, welche heute im British Museum aufbewahrt werden, aber man hat keine Kunde über die Veranlassung zu diesen Einzeichnungen. In dem schon genannten Jahre 1606 befuhr auch der spanische Seefahrer Torres die jetzt nach ihm benannte Strasse im Norden Australiens. 1636 wurden von Holländern Theile der nördlichen und der westlichen Küste untersucht, und 1642 entdeckte Tasman die grosse Insel im Südosten des australischen Continentes, welcher er den Namen Vandiemensland gab, die aber jetzt nach ihrem Entdecker als Tasmania bezeichnet wird.

Der eigentliche Entdecker Australiens ist jedoch der ob seiner grossen und kühnen Fahrten berühmte Capitän Cook. Derselbe hat 1770 zuerst die südöstliche Spitze des Continentes, Point Hicks, gesichtet und sodann die ganze östliche Küste von hier bis zu dem vorher erwähnten Cap York eingehend besucht. Im Jahre 1798 entdeckte Bass die seinen Namen führende Strasse zwischen Australien und Tasmania und befuhr Flinders die ganze Südküste.

Forschungen im Innern des Landes wurden erst seit 1813 begonnen, haben sich jedoch bis heutzutage noch lange nicht über den ganzen Continent erstreckt. Besonders in dessen westlichem Theile gibt es noch grosse, nicht erforschte Strecken.

Im Jänner 1788 wurde die Besiedlung von Botany-Bay durch Deportirte begonnen. Unter Leitung des Capitäns Phillip trafen 757 Sträflinge auf elf Schiffen unter Escorte hier ein. Von nun an begann die systematische Zusendung von Sträflingen, denen man Landstücke zur Bebauung überwies. Selbstverständlich war die Sache mit mancherlei Schwierigkeiten verbunden, und das System zeigte sich für eine gesunde Entwicklung nicht allzu förderlich. Die günstigen Verhältnisse des Landes zogen aber auch freie Einwanderer an. Da deren Zahl immer mehr zunahm, entschloss man sich endlich 1840, von der Absendung von Sträflingen fernerhin ganz Umgang zu nehmen. Von da an war der Zuwachs an Bevölkerung dem freien Zuzuge überlassen.

Die an der Ostküste eingerichtete Colonie wurde Neusüdwales genannt. Hier entstand an der nördlich von der Botany-Bay gelegenen Bucht Port Jackson die seither ungemein emporgewachsene Stadt Sydney. Die allmälig erfolgende Besitzergreifung weiterer Strecken längs der australischen Küsten hatte nur die Erweiterung des Gebietes von Neusüdwales zur Folge. Allgemach ergab sich jedoch die Nothwendigkeit einer Ausscheidung der neuen Gebiete aus dem Verbande der alten Colonie, deren Umfang zu ausgedehnt und deren Verwaltung dadurch zu verwickelt wurde. Nachdem schon Tasmania 1825 und Westaustralien 1829 selbständig geworden waren, erlangten Südaustralien 1834, Victoria 1851 und Queensland 1859 ihre coloniale Autonomie. Somit zerfällt der australische Continent heute in fünf britische Colonieen, zu denen noch Tasmania und Neuseeland als weitere zwei gleichartige Gruppen hinzutreten. Diese sieben Colonieen bilden zusammen die neue australische Conföderation.

Unter den Städten dieser Colonieen nehmen unstreitig den ersten Rang Sydney, die Hauptstadt von Neusüdwales und der alte Vorort von ganz Australien, dann das jugendliche Melbourne, die schöne Capitale der Colonie Victoria, ein. Daran reihen sich Adelaide, der südaustralische Centralpunkt, Brisbane als Hauptort von Queensland, Hobart auf Tasmanien und endlich Auckland, der neuseeländische Haupthafen. In allen diesen Punkten pulsirt ein reiches, vielgestaltiges Leben, in allen diesen Punkten steht man einer Entwicklung gegenüber, deren Verlauf sich noch gar nicht absehen lässt. Australien ist ein noch junges Land, es hat noch viel ausnutzbaren Raum, viel Feld der Arbeit und des Gewinnes. Seine wirthschaftliche Geschichte beginnt eigentlich erst in unserem Jahrhunderte, kam durch die Goldentdeckung (1851) plötzlich zur allgemeinen Geltung, und doch nimmt Australien heute schon einen sehr hervorragenden Platz ein.

Die australischen Colonieen verfügen bereits über ein sehr ausgedehntes Schienennetz, und es mag darum von Interesse sein, an dieser Stelle einen Ueberblick über dasselbe in seiner Gesammtheit zu geben.

denn daraus vermag man vielleicht mehr als aus anderen Daten die grosse Bedeutung zu entnehmen, welche diesem von der Natur reich gesegneten Lande zukommt.

Das Bahnnetz von Australien zerfällt in vier grosse Gruppen, in das Netz von Neusüdwales, von Victoria, von Südaustralien und von Queensland. Alle vier sind unter einander in Verbindung gebracht. In Neusüdwales hat die Bahn an der Küste zwei Ausgangspunkte: Sydney und Newcastle. Von Sydney geht ein Strang gegen Nordwest bis Burke, einer gegen Süden und Südwesten bis Hay und Junce. Von Junce zweigt eine Linie ab, welche den Anschluss an an das Netz von Victoria bei Albury hat. Von Sydney nach Melbourne fährt man per Bahn in etwa neunzehn Stunden. Sydney ist auch mit Newcastle (dem Hauptkohlenmarkte Australiens) durch eine Linie längs der Küste verbunden. Von Newcastle läuft die Bahn nordwärts bis Brisbane, Hauptstadt von Queensland, nimmt dann eine westliche Richtung und endet vorläufig in Charleville, soll aber bis an den Golf von Carpentaria fortgesetzt werden. Im südlichen Queensland gibt es dann noch mehrere einzelne Stränge, die jedoch alle bald untereinander in Verbindung gesetzt sein werden. Zunächst sind jene Strecken zu bemerken, welche längs der Küste Brisbane mit Rockhampton verbinden werden, dann zieht sich von Rockhampton eine lange Linie in das Innere bis Jericho. Im Norden von Queensland ist die Strecke Towns Ville-Norwood im Betrieb. Diese sowie noch andere daselbst von der Küste aus projectirte Strecken dürften jedoch wegen ihrer abseitigen Lage wohl noch durch längere Zeit ausser Verband mit dem übrigen Netze bleiben.

In Victoria haben die Bahnlinien eine ganz andere Formation als in Neusüdwales. Es ist ein dicht verzweigtes Netz, das in Melbourne seinen Stützpunkt hat, im Osten Strafford, im Westen Portland an der See berührt, und das sich durch seine Dichte in hervorragender Weise kennzeichnet. Die Linie, welche von Melbourne über Sandhurst und Besalla bis Albury geht, ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil sie, wie schon erwähnt, die Verbindung mit Sydney in Neusüdwales überhaupt herstellt. Ebenso kann man als zweite Hauptlinie jene betrachten, welche von Melbourne über Ballarat und Bordertown nach Adelaide geht und die südaustralische Colonie dergestalt mit dem Osten vereinigt. Von Bordertown zweigt dann eine Linie südwärts an die See ab, während von Adelaide eine lange Strecke gegen Norden bis Mazzee ins Innere führt. Von dieser Strecke biegen dann noch verschiedene Abzweigungen ab.

Dieses ganze Netz soll noch durch eine Reihe anderer Linien ergänzt werden, welche bereits projectirt sind und deren Ausführung bei der Energie, mit welcher man sich in Australien dem Eisenbahnwesen widmet, auch nicht allzulange auf sich warten lassen dürfte. Um ein Bild von der räumlichen Entwicklung der australischen Eisenbahnen zu gewinnen, müssen wir auf einige Zahlen verweisen. Nach den Ausweisen über den Stand des australischen Eisenbahnwesens waren am 30. Juni 1890 in Neusüdwales 3511, in Queensland 2064, in Victoria 3974 und in Südaustralien 2591 und in Westaustralien 803 Kilometer in Betrieb. Im Bau oder projectirt sind in Neusüdwales weitere 2300, in Queensland 1000, in Victoria 500, in Südaustralien 100 und in Westaustralien 500 Kilometer. Es umfasst also das offene Netz 12.940 *km*, und nach Vollendung der begonnenen und der projectirten Arbeiten wird man über nicht weniger als circa 17.350 *km* verfügen.

* * *

Westaustralien steht in Bezug auf Entwicklung, namentlich auch in municipaler Beziehung, hinter seinen Schwestercolonieen noch zurück. Es weist noch keine Stadt von sonderlicher Bedeutung auf. Diese Colonie, deren Gebiet lange zuvor von verschiedenen Reisenden besucht und auch zum Theil durchforscht worden war, wurde erst 1829 förmlich gegründet. Die Entwicklung derselben litt jedoch nicht wenig durch den Umstand, dass der Strom der Einwanderer sich mit Vorliebe dem Osten des Landes zuwendete, insbesondere seit man in Victoria Goldfelder gefunden hatte. Da aber auch hier die natürlichen Bedingungen zur Prosperität gegeben sind, so lässt sich bei der Energie, welche die Anglo-Australier anderwärts entwickelt haben, mit Sicherheit erwarten, dass dieses Land, wenn auch langsamer, so doch stetig einer gedeihlichen Zukunft entgegengehen werde.

Unter den Häfen der Colonie Westaustralien haben nur zwei einige Bedeutung, nämlich Albany und Perth.

Albany liegt am Princess Royal Harbour der King George Sound genannten Bucht. Es hatte 1881 nicht viel mehr als 1021 Einwohner; seitdem ist seine Bevölkerung bedeutend gestiegen, denn es ist der erste Landpunkt, welchen die nach Australien kommenden Postdampfer der Peninsular and Oriental Cy. anlaufen. Der Hafen ist geräumig und wohl geschützt; ein ziemlich langer Pier erleichtert die Operationen der Schiffe. Die Stadt selbst ist klein und ohne be-

sondere Zierde. Sie besitzt als Hauptort der südlichen Bezirke mehrere öffentliche Gebäude. Auch wird ihr in militärischer Beziehung einige Bedeutung beigemessen.

An der Westküste, 20 *km* oberhalb der Mündung des Schwanenflusses, des bedeutendsten Gewässers von Westaustralien, liegt dessen Capitale, Perth. Dieselbe ward in demselben Jahre (1829) wie die Colonie selbst gegründet und hat jetzt mit den Vororten erst 9000 Einwohner. Die Anlage der kleinen Stadt geschah planmässig und sichert derselben die Möglichkeit einer zweckmässigen Erweiterung. Ein hübsches Stadthaus, eine protestantische und eine katholische Kathedrale, mehrere Banken, eine Hochschule und ein Hospital sind die hauptsächlichen Gebäude in Perth, dessen landschaftliche Lage viele Reize darbietet.

Unmittelbar an der Mündung des Schwanenflusses ist Perths Hafen, Freemantle, gelegen, ein Städtchen von mehr als 5000 Seelen, wo die grösseren Seeschiffe verbleiben, um die Navigation auf dem Fluss zu ersparen, umsomehr, als mit Perth sowohl durch eine Eisenbahn als auch mittelst Localdampfer eine ständige gute Verbindung hergestellt ist.

Der Hafen ist Nordwinden ziemlich ausgesetzt. Grössere Seeschiffe ankern auf der Gage Roads genannten Rhede im Westen von Freemantle. Diese Stadt ist auch der Endpunkt der westaustralischen Eisenbahn, welche sich von da über Perth in ziemlich östlicher Richtung jetzt erst bis Northam erstreckt.

Adelaide.

Die grösste Colonie auf dem australischen Continente ist jene von Südaustralien, welche, trotz ihres Namens, im Laufe der Zeit auch einen guten Theil des nördlichen Continentes, das sogenannte Nordterritorium, in sich aufgenommen hat, so dass diese Colonie den ganzen Continent von Süd nach Nord durchquert. Der südliche Theil und das eigentliche Stamm- und Kernland dieser Colonie liegt zwischen Victoria und Westaustralien, das Nordterritorium dagegen zwischen Westaustralien und Queensland. Seiner Bevölkerungsdichte nach (0·14 Einwohner per km^2) kann sich Südaustralien weder mit Victoria (4·9) noch mit Neusüdwales (1·3) messen. Letztere Colonieen beherbergen durchschnittlich je 1·2 Millionen Einwohner, Südaustralien jedoch nur 0·3 Millionen, ist daher ein menschenleeres Land.

Die Entstehung von Südaustralien ist eine eigenthümliche. Es verdankt nicht einem Zufalle, sondern einem planmässigen Vorgange seine Gründung. Im Jahre 1831 entdeckte Capitän Sturt den Murrayfluss, den einzigen bedeutenden Fluss der südlichen Colonie, welcher in die Encounter-Bay mündet. Er war von dem gesehenen Lande so entzückt, dass er bei seiner Heimkehr nach Sydney eine Anzahl unternehmender Leute zu einer Expedition nach dem neuen Lande veranlasste. Diese Leute kamen auch nach dem westlich von der Encounter-Bay gelegenen Golf von St. Vincent, an welchem heute Adelaide gelegen ist Diese Expedition, welche Capitän Sturt's Berichte nur bestätigte, bestimmte wieder eine Vereinigung von Männern in London, den Plan der Anlage einer eigenen Colonie an jenen Gestaden in Erwägung zu ziehen.

Es bedurfte auch längerer Verhandlungen mit der britischen Regierung, um diesen Plan zur Reife zu bringen. Im Jahre 1834 erst gelangte man zu bestimmten Abmachungen. Dabei gingen die Vorkämpfer des neuen Colonisationsplanes von der richtigen Anschauung aus, dass man das im übrigen Australien bisher nicht immer mit gutem Erfolge beobachtete System bei der Besitznahme von Land nicht befolgen dürfe, sondern dass man strenge an dem Principe festzuhalten habe, dass Land nur durch Kauf, nicht aber durch freie Uebertragung erworben werden solle. Im Jahre 1834 wurde denn auch durch eine eigene Parlamentsacte die Gründung der Colonie, welcher man ihren jetzigen Namen beilegte, genehmigt und dieselbe unter die Oberhoheit der britischen Krone gestellt. Eine wichtige

Bestimmung dieser Acte bezog sich darauf, dass ausdrücklich Südaustralien von der Deportation von Sträflingen ausgenommen worden ist. Dieser Umstand hat jedenfalls auf die Entwicklung der Colonie gut eingewirkt und diese vor mancherlei Schwierigkeiten bewahrt, mit denen ihre älteren Schwestern lange Zeit zu kämpfen hatten.

Um die Acte auch zu verwirklichen und die erforderlichen Mittel aufzubringen, bildete man die „Südaustralische Gesellschaft", welche die weitere Ausführung des Projectes in die Hand nahm. Oberst Light ward 1836 nach Australien abgesendet. Er nahm die erste Landvermessung zur Besiedlung vor und wählte auch den Punkt zur Anlage der ersten Stadt. Seine Wahl fiel auf den St. Vincent-Golf und für die städtische Anlage auf den Platz, wo jetzt Adelaide steht. In den letzten Tagen des Jahres 1836 fand die förmliche Besitzergreifung der neuen Colonie statt, und heute feiert man den betreffenden Tag — es ist der 28. December — als den grössten Festtag in ganz Südaustralien.

Da dieses Land nicht durch solche Umstände begünstigt war, wie Victoria, dem die Entdeckung reicher Goldfelder zu einem ganz fabelhaft raschen Aufschwunge verholfen hat, so ging die Entwicklung von Südaustralien einen mehr natürlichen aber viel langsameren Gang. Diese Entwicklung ist auf den Pflug und die Viehzucht gestützt. Wohl gelang es der Umsicht und Thätigkeit seiner von Jahr zu Jahr sich mehrenden Bewohner und der unermüdlichen Ausdauer und dem regen Fleisse derselben, aus den reichen Schätzen des von der Natur gesegneten Landes Vortheil zu ziehen und die Entwicklung des Landes und insbesondere seiner Hauptstadt in fort und fort aufsteigender Linie zu erhalten. Adelaide kann sich an Grösse und Einwohnerzahl bereits unter die ersten Plätze des australischen Welttheiles stellen.

Die Küstenentwicklung des südlichen Continentes charakterisirt sich dadurch, dass die Südküste, deren beide äussersten Markpunkte fast in derselben Breite liegen, eine tiefe, aber allmälig verlaufende Einbuchtung bildet, deren Scheitelpunkt zugleich ziemlich in der Mitte der ganzen Südküste gelegen ist.

Die östliche Hälfte weist aber eine viel grössere Gliederung auf, als die westliche. Wir finden zuerst Port Phillip, dann die schon vorher erwähnte Encounter-Bay mit der Mündung des Murray, hierauf kommt der Golf von St. Vincent, welchem die Känguruh-Insel vorliegt, und dann zieht sich der Spencer-Golf fast fjordartig tief in das Land hinein; erst westlich von diesem Golfe wird die Configuration der Küste eine einförmigere. In dem freundlichen Golfe von St. Vincent liegt aber Adelaide, welches seinen Namen von der Gemahlin des zur Zeit der Gründung in England regierenden Königs Wilhelm IV. erhielt. Adelaide selbst liegt nicht unmittelbar an der See, doch ganz in deren Nähe, so dass es sich aller Vortheile einer Seestadt erfreut.

Adelaide.

Die eigentlichen Hafenplätze von Adelaide sind Glenelg, Largs-Bay und Port Adelaide, sämmtlich durch die Bahn mit der Stadt verbunden und eigentlich durch diesen Umstand und durch die an sich geringe Entfernung beinahe als Vororte von Adelaide zu betrachten.

Glenelg ist ein kleiner, sechs Seemeilen von Adelaide entfernter Ort von 3000 Einwohnern, welcher jedoch in seiner eben erwähnten Eigenschaft als Hafenplatz von Adelaide Bedeutung und auch durch die mit dieser Bestimmung in Zusammenhang stehenden Baulichkeiten ein ganz stattliches Aussehen hat. Es gibt hier eine hübsche Kathedrale, mehrere grosse Hôtels und, was uns am meisten interessirt, einen grossen eisernen Pier (400 *m* lang), an welchem insbesondere die Dampfer der „P. & O." anlegen. Dieser Pier steht in unmittelbarer Verbindung mit der Eisenbahn. In Glenelg legte 1836 das Schiff an, welches zur förmlichen Besitzergreifung der Colonie entsendet worden war, und nahe dem Orte befindet sich der berühmte „Old Gum Tree", ein Baum, unter dessen Schattendach damals die feierliche Proclamation der Besitzergreifung erfolgte. Als man 1886 das fünfzigjährige Gründungsfest der Colonie beging, wurde zum Andenken daran eine Gruppe junger Bäume rings um jenen ehrwürdigen Zeugen einer historischen Episode angepflanzt. Glenelg ist während des Sommers seiner Seebäder wegen sehr stark besucht.

Der Ankerplatz Largs-Bay hat zwei grosse Piers (Semaphore Jetty und Largs-Bay Jetty), an welchen die grossen Postdampfer der Südaustralien berührenden Linien anlegen.

Kriegsschiffe pflegen ihren Ankerplatz entweder auf der Holdfast-Bay genannten Rhede bei Glenelg, $1^1/_2$ bis 2 Seemeilen vom Lande entfernt oder in der Largs-Bay (Semaphore Anchorage) zu wählen.

Port Adelaide, etwas südlich von vorgenanntem Punkte am Adelaidefluss gelegen, ist auch nur ein kleiner, aber doch als Municipium selbständiger Ort von ungefähr 5000 Seelen. Hier hat man sehr bedeutende Arbeiten, namentlich auch Baggerungen ausgeführt, und dadurch dem Schiffsverkehr grossen Nutzen geschaffen, so dass Schiffe bis zu 6 *m* Tiefgang (mit Lootsen) bis nach Port Adelaide gelangen können. Insbesondere in dem letzten Decennium geschah sehr viel für die Verbesserung des Hafens, welcher dermalen in den verschiedenen Bassins eine Quaientwicklung von circa 4000 *m* aufweist. Diese Quais sind in moderner Weise ausgestattet. Ferner befindet sich hier ein geräumiges Trockendock, welches tiefgehende Dampfer aufnehmen kann. Zahlreiche Magazine ergänzen die Anlagen von

Port Adelaide. Unter den Gebäuden des Ortes selbst sind das Stadthaus, ein hübsches Seemannshaus (Prince Alfred's Sailors Home), mehrere Kirchen und Schulen, eine grosse Markthalle, dann eine Reihe von Mühlen-Etablissements zu nennen. Port Adelaide ist auch gegen die See zu durch einige Befestigungen gesichert.

Drei Seemeilen im Norden von Glenelg mündet der Torrensfluss, welcher die Stadt Adelaide selbst in zwei Theile trennt, jedoch nur in geringem Masse schiffbar ist. Diese Stadt hat eine sehr freundliche Lage. Sie befindet sich in einer wohl cultivirten Ebene, welche zum grösseren Theile von einer sich im Mount Lofty (im Südosten von der Stadt) bis zu 700 *m* erhebenden Hügelkette umrahmt wird, während man gegen West vielfach einen Ausblick auf den Golf von St. Vincent geniesst. Der südliche Theil der Stadt schliesst das eigentliche Geschäftsleben in sich, während im nördlichen Theil mehr das Behagen und der Genuss in den Vordergrund treten. Hier ruht man von den Mühen des Tages in angenehmem Heimwesen aus. Adelaide trägt den Typus einer neu und planmässig angelegten Stadt, namentlich durch das systematische, rechteckig sich durchschneidende Strassennetz.

Wie alle australischen Städte hat auch Adelaide ausgedehnte Parks, welche dem Orte zur Annehmlichkeit und Zierde gereichen, aber auch in den verschiedenen Strassen hat man vielfach für Baumpflanzungen Sorge getragen. Diese schnurgeraden Strassen, welche fast durchwegs von Süd nach Nord, oder aber von Ost nach West laufen, sind breit, mit Macadam und auf den Trottoirs mit Holzpflaster versehen und rein gehalten. Unterbrochen wird das Strassennetz durch einige grosse Squares, Plätze von nicht geringer Ausdehnung, in deren Mitte sich stets eine Gartenanlage befindet. Diese Vorliebe für solche Anlagen und überhaupt für die Ausstattung der Städte mit den Reizen der Vegetation ist ein nicht genug zu rühmender Vorzug in Australien, und in dieser Beziehung müssen sehr viele Städte der alten Welt ihre jüngeren Schwestern in Australien beneiden.

Im südlichen Theile von Adelaide zeigt die Vertheilung dieser eben erwähnten Squares eine grosse Systematik. Fast im Centrum befindet sich der grösste und schönste derselben, Victoria Square. Denkt man sich nun die Stadt in vier Quartiere getheilt, deren Theilungslinien gerade auf dem Victoria Square sich durchschneiden würden, so hat dann wieder jedes dieser vier Quatiere in seinem Centrum auch einen derartigen Square. Die Squares führen die Namen von Männern, welche in der Geschichte der Colonie sich besondere

Verdienste erworben haben. Es sind Hindmarsh Square in NO, Light Square in NW, Whitemore Square in SW und Hurtle Square in SO.

Die Hauptader der Stadt ist die King William Street, welche sie ihrer ganzen Ausdehnung nach in der Mitte von Süd nach Norden durchschneidet und damit auch den Victoria Square durchquert. Parallel mit King William Street und in derselben Ausdehnung laufen zwei andere Strassenzüge, die ihrerseits wieder die beiden Squares durchkreuzen, welche im westlichen, beziehungsweise östlichen Quartiere der Stadt sich befinden. Es sind dies östlich die Hanson und die Pulteney Street, westlich die Brown und die Morphett Street. Derart zeigt sich das Gerippe Adelaides. Betrachten wir nun die Stadt in ihren einzelnen Theilen, so stossen wir auch hier auf schöne Gebäude, welche allen möglichen Zwecken dienen und ein beredtes Zeugniss sowohl von der Geschäftsthätigkeit als auch der culturellen Entwicklung der Stadt ablegen. Angenehm berührt auch, dass man die thurmhohen Bauten vermieden hat, welche unseren europäischen Strassen so häufig ein bedrückendes Gepräge verleihen und jeden Ausblick nach aufwärts und jede freie Luft rauben. In den Strassen von Adelaide kann man athmen und sieht auch den Himmel.

In erster Reihe müssen wir das Palais des Gouverneurs der Colonie (Government House) und das Stadthaus (Town Hall) nennen. Government House befindet sich inmitten eines kleines Parkes auf der Nordterrasse am Torrensflusse. Das in King William Street gelegene Stadthaus zeichnet sich durch eine schöne Loggia und den 50 *m* hohen Albert-Thurm aus, während im Innern eine geräumige von korinthischen Säulengängen umrahmte Halle an 2000 Personen

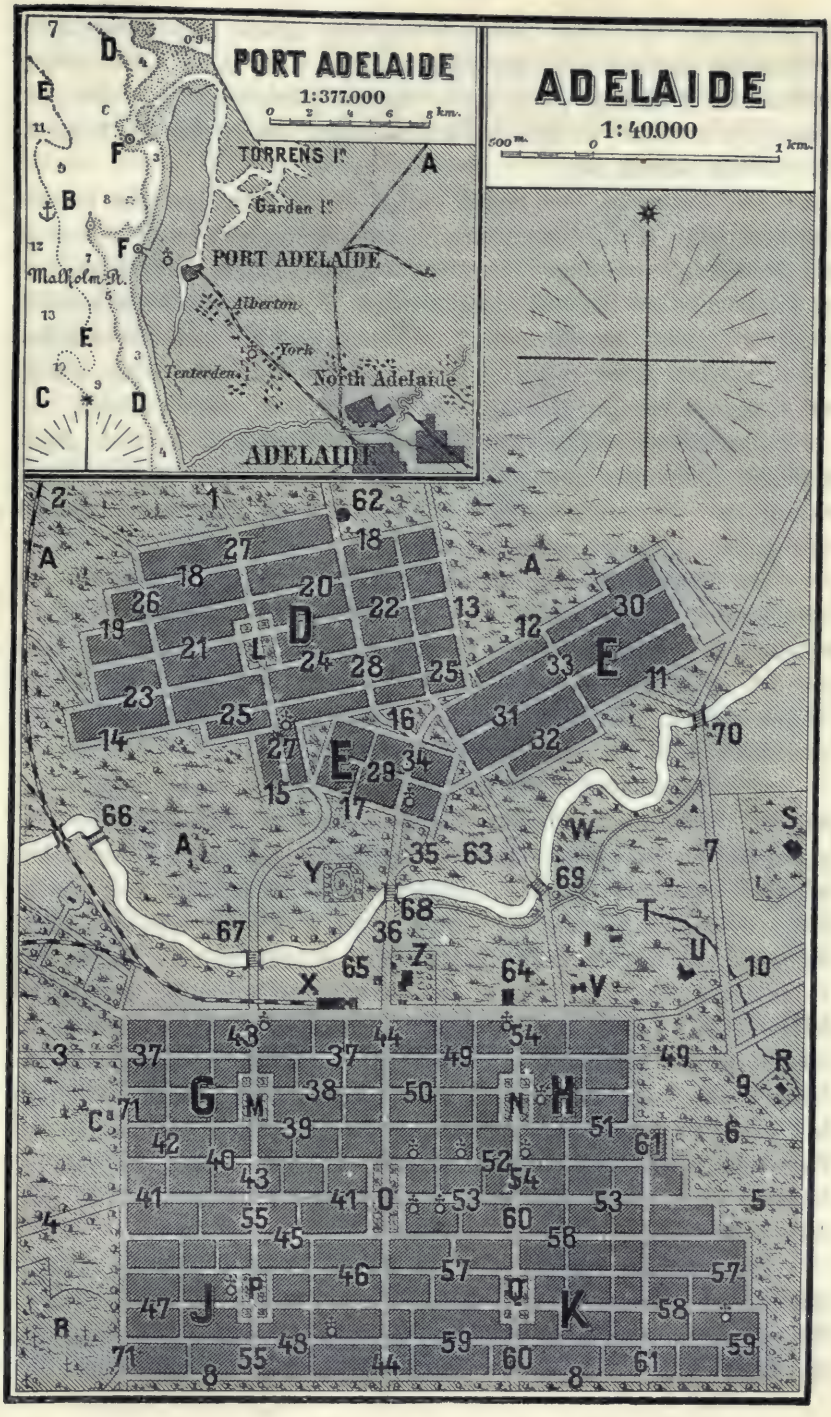
---

Legende zu Port Adelaide und Adelaide.

Port Adelaide: **A** Eisenbahn nach Kapunda, **B** Rhede, **C** Holdfast-Bay, **D** 5 Meterlinie, **E** 10 Meterlinie, **F** Leuchtfeuer.

Adelaide: **A** Park, **B** Friedhof, **C** Sternwarte, **D** Stadttheil Robe Ward, **E** Stadttheil Mac Donnell Ward, **G** Stadttheil Gaveller Ward, **H** Stadttheil Hindmarsh Ward, **J** Stadttheil Grey Ward, **K** Stadttheil Young Ward, **L** Wellington Square, **M** Light Square, **N** Hindmarsh Square, **O** Victoria Square, **P** White More Square, **Q** Hurtle Square, **R** Prince Alfred College, **S** St Peters College, **T** Botanischer Garten, **U** Irrenhaus, **V** Spital, **W** Zoologischer Garten, **X** Bahnhof, **Y** The Oval, **Z** Gouvernements-Gebäude. — 1 Strasse nach Port Adelaide, 2 Strasse nach Bowden, 3 Hanley beach Road, 4 Hilton Road, 5 Britannia Road, 6 Bartels Road, 7 Hackney Road, 8 South Terrace, 9 Doquetteville Terrace, 10 North Terrace, 11 Parade Terrace, 12 Kingston Terrace, 13 Lefevre Terrace, 14 Strangways Terrace, 15 Montefiore Hill, 16 Brougham Place, 17 Pennington Terrace, 18 Childers Street, 19 Buxton Str., 20 Gaver Str., 21 Molesworth Str., 22 Tynte Str., 23 Barnarth Str., 24 Archer Str., 25 Ward Str., 26 Hill Str., 27 Jeffcott Str., 28 O'Connell Str., 29 Kermode Str., 30 Stanley Str., 31 Melbourne Str., 32 Finnis Str., 33 Jerningham Str., 34 John Str., 35 Avenue Road, 36 City Road, 37 Hindley Str., 38 Currie Str., 39 Waymouth Str., 40 Franklin Str., 41 Grotte Str., 42 Grey Str., 43 Morphett Str., 44 King William Str., 45 Gonger Str., 46 Wright Str., 47 Sturt Str., 48 Gilbert Str., 49 Rundle Str., 50 Grenfell Str., 51 Pirie Str., 52 Flinders Str., 53 Wakefield Str., 54 Pulteney Str., 55 Brown Str., 56 Angas Str., 57 Carrington Str., 58 Halifax Str., 59 Gilles Str., 60 Hanson Str., 61 Hutt Str., 62 Wasserreservoir, 63 Football-Wiese, 64 Universität, 65 städtische Bäder, 66 Weir-Brücke, 67 Victoria-Brücke, 68 City-Brücke, 69 Albert-Brücke, 70 Companys-Brücke, 71 West Terrace.

Port Adelaide und Adelaide (Sonden in Metern).



(Legende siehe auf Seite 760.)

zu fassen im Stande ist. Auch ist hier eine grosse Orgel aufgestellt, welche bei festlichen Gelegenheiten benützt wird. Ausser dieser Halle enthält das Stadthaus auch einen eigenen Banketsaal und die sonstigen Nebenräume für grosse Festlichkeiten, denen man in Adelaide keineswegs abhold ist.

Das Parlament von Südaustralien ist in einem grossen Palaste untergebracht, welcher erst in den jüngsten Jahren neu errichtet worden ist. Natürlich fehlt es auch hier nicht an einem schönen, mit Thurm und architektonischem Beiwerke geschmückten Postamt, dem Wahrzeichen jeder britischen Colonialstadt. In schönen Localen sind die verschiedenen Banken untergebracht, deren man in Adelaide nicht wenige zählt. Es sei nur der Banken von Südaustralien, von Adelaide, der Australasian, der National Bank und der English & Scottish Bank gedacht. Unter den Humanitätsanstalten zeichnen sich besonders aus das grosse Blindenhaus, das in freundlichem Cottagestyl erbaute Waisenhaus und ein grosses Hospital.

An Kirchen ist kein Mangel. Zunächst besitzt die Stadt die imposante St. Peter Kathedrale, dann fünf andere Episkopalkirchen, nämlich die Dreifaltigkeitskirche, Christuskirche, St. Lucas, St. Paul und St. Johann; ausserdem die katholische Kathedrale, die irische Kirche von St. Patrick und noch viele andere Gotteshäuser der verschiedenen hier vertretenen Confessionen.

Das Schulwesen wird auch in Südaustralien wohl gepflegt und hat die Gesetzgebung diesem Gegenstand grosse Aufmerksamkeit zugewendet. Es besteht ein Minister Controling Education (Unterrichtsminister), und man hat eine Anzahl öffentlicher Schulen eingerichtet. Unter denselben nehmen die sogenannten Model Schools den ersten Rang ein. Es besteht auch eine Art von Schulzwang für Kinder von 7 bis 13 Jahren. Es gibt in der Colonie bereits nicht weniger als 472 öffentliche Schulen für den Elementarunterricht, in denen an 50.000 Kinder aufgenommen sind. Auch für die Heranbildung von Lehrern ist Sorge getragen. Das schöne Gebäude der Modellschule in Adelaide zeichnet sich durch äussere Zierlichkeit und durch die Zweckmässigkeit der inneren Einrichtung aus. Diese Gattung von Schulen dient als Vorbild für die anderen Unterrichtsanstalten desselben Ranges.

Eine zweite Gattung sind dann die Colleges, welche unseren Mittelschulen ziemlich entsprechen. Von denselben ist das St. Peter's College das älteste in Adelaide. Dasselbe wurde 1847 errichtet und ist nach dem Vorbilde ähnlicher englischer Anstalten organisirt.

Ebenso sind das Prince Alfred's und das Windham College zwei ganz ansehnliche Anstalten. Für den höheren Unterricht besteht eine Universität. Dieselbe verdankt ihre Entstehung der Munificenz eines Privatmannes, des Sir Watson Hughes, welcher im Jahre 1872 die Summe von 25.000 Pfund Sterling zur Gründung eines solchen Institutes widmete. Dieses schöne Beispiel fand bald Nachahmung; auch die Regierung wendete der Angelegenheit ihre vollste Aufmerksamkeit zu und stattete das neue Institut mit einer Reihe erheblicher Vorrechte aus. Die von der Universität verliehenen Grade werden sogar jenen gleichgeachtet, welche die Universitäten im Vereinigten Königreiche verleihen, und so steht ein Doctor australischer Promotion nicht hinter dem Besitzer eines Diplomes von Oxford zurück. Die Universität ist in einem ihren Aufgaben würdig entsprechenden Baue untergebracht. Der öffentlichen Bildung dienen fernerhin eine grosse Bibliothek von 20.000 Bänden und das Museum, sowie ein eigenes technologisches Museum.

An Theatern finden wir als erstes im Range das Royal Theatre, in welchem 1800 Personen Platz haben. Dass es an Hôtels, an sogenannten Coffee Palaces, ähnlich wie in Melbourne, an mehreren grossen Markthallen, kurz an allen Einrichtungen, welche für das Leben einer modernen Stadt eine Nothwendigkeit sind, nicht mangelt, brauchen wir nicht besonders hervorzuheben. In Adelaide erscheinen 4 tägliche und 14 andere Zeitschriften, darunter eine deutsche.

Ebenso zeigt Adelaide alle Mittel städtischer Communication, Trambahnen und Miethfuhrwerke jeder Gattung. Die Beleuchtung geschieht theils durch Gas, theils auch durch elektrisches Licht Die Stadt wird aus grossen vom Torrensfluss gespeisten Reservoirs reichlich mit Wasser versorgt; zwei Reservoirs halten fortwährend an 2000 Millionen Gallons (à 4½ Liter) reinen Wassers.

Die Verbindung mit dem auf dem anderen Ufer des Torrens gelegenen Nord-Adelaide wird durch eine Anzahl von Brücken hergestellt, deren wichtigste jene sind, welche sich an die drei grossen, Süd-Adelaide der ganzen Länge nach durchquerenden Strassenzüge anschliessen. Der nördliche Stadttheil hat einen stilleren Charakter und stellt sich vielfach als eine Art von Villen- und Cottageviertel dar. Hier stösst man auch wieder auf grosse Parkanlagen, unter denen der am Flussufer sich hinziehende botanische und der mit demselben im Zusammenhange stehende zoologische Garten besonderes Interesse wachrufen, nicht nur wegen der grossen Ausdehnung und der landschaftlich anmuthigen Gestaltung derselben, sondern auch wegen des

reichen und für das Studium höchst ergiebigen Inhaltes, welchen dieselben bieten. Ausser diesen Gärten hat Nord-Adelaide auch, ebenso wie die südliche Schwester, mehrere grosse, schön bepflanzte Squares, von denen wir Wellington Square, Brougham, Palmer und Roberts Place nennen wollen.

Rings um Adelaide liegen verschiedene Vororte, in denen viele Leute ihr Heim aufgeschlagen haben, die nur für ihre Geschäfte zur Stadt selbst kommen. Trams und Omnibusse stellen die Verbindung mit diesen Vororten her. Hieher gehören unter anderen im Norden der Stadt Enfield und Prospect, im Westen Hindmarsh, Bowden und Bromptom, im Süden Mitcham, Fullerton und Parkside, im Osten endlich Kensington, Norwood, Hackney, Stepney und Marryatville.

Ganz Adelaide mit den Vororten hat (1891) eine Bevölkerung von 133.000 Seelen. Das Leben in Adelaide ist wie in den beiden anderen australischen Grossstädten ein sehr reges und bewegtes. Man liebt hier trotz aller Thätigkeit im Geschäfte doch auch Zerstreuung und Vergnügen. Zeugniss hiefür geben die zahlreich vorhandenen Clubs (darunter auch ein deutscher) und die Vereine für alle Zweige des Sports und der Geselligkeit überhaupt, der man sich mit Eifer hingibt. Auch die weitere Umgebung der Stadt verlockt zu lohnenden Ausflügen, deren Ausführung die Eisenbahnen wesentlich erleichtern. Aber auch der See gehört die besondere Vorliebe des Australiers, und Ausflüge auf derselben, wozu die Ufer des St. Vincent Golfes vielerlei dankenswerthe Gelegenheit bieten, werden gerne unternommen. Nicht umsonst hat Süd-Australien die besondere Bezeichnung des sonnigen Landes und wird dessen Hauptstadt von ihren Einwohnern mit aller Zustimmung von den Besuchern das liebliche Adelaide, „fair Adelaide“, genannt.

Speciell das Klima von Adelaide ist dem von Sicilien oder Neapel ähnlich. Im Winter regnet es viel. Im Ganzen jedoch herrscht eine grosse Gleichmässigkeit bezüglich der Temperatur, nur in den Monaten Januar und Februar wird die Hitze etwas lästig. Frost kommt selten vor, warme Winde treten viel seltener auf als in anderen Theilen des Continents und der Sonnenschein wird überhaupt selten entbehrt.

Wir können unseren Bericht über Adelaide nicht besser schliessen, als wenn wir die Worte des bekannten englischen Yachtbesitzers Brassey anführen, welcher sagt: „Ich zolle meine aufrichtige Bewunderung den äusseren Reizen von Adelaide. Ich bin viel gereist, aber ich habe kaum eine anziehendere Stadt als diese gesehen, noch

erinnere ich mich irgendwo ein Gemeinwesen gefunden zu haben, in welchem ich so viel zu bewundern fand und liebgewinnen musste als in Südaustralien.“ Und ein anderer Reisender meint, dass Adelaide unter allen Städten der australischen Colonie die Palme verdiene und dass es eine der gesündesten und besteingerichteten Städte der Welt sei.

Den Handel von Adelaide kann man ebensowenig für sich darstellen wie jenen von Melbourne; die officielle Statistik weist nur den Handel der ganzen Colonie aus.

Von dem Aussenhandel der Colonie Südaustralien, soweit er sich zur See vollzieht, nimmt jedoch die Einfuhr fast ausschliesslich ihren Weg über den Haupthandelsplatz Adelaide. Für die Ausfuhr von Getreide und Kupfer, sowie Kupfererzen kommen noch einige kleinere Verschiffungsplätze in Betracht.

Der Aussenhandel von Südaustralien zeigt folgendes Bild:

	Einfuhr	Ausfuhr
1886	4,852.750 £	4,489.008 £
1887	5,096.293 „	5,330.780 „
1888	5,413.638 „	6,984.098 „
1889	6,804.451 „	7,259.365 „
1890	8,262.673 „	8,827.358 „

Aus vorstehender Tabelle erweist sich eine constante Steigerung der Einfuhr sowohl wie der Ausfuhr.

An der Einfuhr des Jahres 1890 waren die australischen Colonieen mit der grösseren Hälfte im Werthe von 4,803.003 £ betheiligt, auf Grossbritannien entfielen 2,483.416 £ oder rund 25% des Gesammtimportes, der Rest vertheilte sich auf die übrigen Länder, unter denen Deutschland mit 297.821 £ und die Vereinigten Staaten mit 219.627 £ die bedeutendsten Ziffern aufweisen.

Die Ausfuhr des Jahres 1890 theilt sich in zwei gleiche Theile, in die Wiederausfuhr importirter Producte im Werthe von 4,417.306 £ und in die Ausfuhr einheimischer Producte im Werthe von 4,410.052 £. Von letzteren gingen 60% oder für 2,612.538 £ nach Grossbritannien, rund 25% nach den australischen Schwester-Colonieen und der Rest nach anderen Ländern.

Ueber die Zusammensetzung dieses Handelsverkehres nach Artikeln liegen uns Ausweise über das Jahr 1890 noch nicht vor, weshalb wir bei Besprechung dieses Theiles auf das Jahr 1889 zurückgreifen müssen.

Nur soviel sei jetzt schon bemerkt, dass die Zunahme der Ausfuhr des letzten Jahres (1890) in der ausserordentlich guten Ernte ihre Ursache hat. Der Exportwerth von Weizen und Weizenmehl allein zeigt im Jahre 1890 eine Zunahme von annähernd 1,000.000 £ gegen das Vorjahr.

Im Jahre 1889 bezifferte sich die Ausfuhr von Weizen auf 240.295 £ und die von Weizenmehl auf 691.777 £.

Den bedeutendsten Ausfuhrartikel bildete Wolle im Werthe von 2,194.701 £, wovon der grösste Theil nach London ging.

Der Ertrag der Colonie Südaustralien an Mineralien ist nur in Kupfer bedeutend, doch ist der Reichthum an Producten aller Art zweifellos ein grosser. Im Jahre 1889 wurden für 84.687 £, im Jahre 1890 für circa 50.000 £ an Gold und Sil-

ber und deren Erzen ausgeführt, während der Export an Kupfer und Kupfererzen sich 1889 auf 212.933 £, 1890 auf 226.992 £ belief.

Ausserdem gelangen über Adelaide noch Schaffelle, Känguruhfelle und Mimosarinde, welche ein sehr kräftiges Gerbmaterial liefert und sehr begehrt ist, zur Ausfuhr.

In der Einfuhr bilden auch hier industrielle Erzeugnisse einen wichtigen Bestandtheil.

An erster Stelle stehen Textilwaaren aller Art im Einfuhrwerthe von 671.549 £, ferner Säcke im Werthe von 150.617 £ und Kleidungstücke im Werthe von 192.136 £ während des Jahres 1889.

Im selben Jahre verzeichneten Schuhwaaren eine Einfuhr von 81.832 £.

Der Import von Eisen- und Messerschmiedwaaren belief sich auf 48.959 £, der von bearbeitetem und unbearbeitetem Eisen auf 141.000 £.

Die Einfuhr von Maschinen zu Zwecken der Landwirthschaft hatte einen Werth von 15.551 £, die anderer Maschinen einen Werth von 64.543 £.

Der Werth des importirten Goldes in gemünztem und ungemünztem Zustande betrug 125.213 £.

Unter den Nahrungsmitteln verzeichnete im Jahre 1889 Zucker den höchsten Einfuhrwerth von 321.740 £.

Der Import von Thee verzeichnete im selben Zeitraume einen Werth von 90.395 £.

Die Einfuhr von Getränken umfasste: Bier und Ale für 60.818 £, Spirituosen aller Art für 83.000 £ und Wein für 14.628 £.

Tabak wurde für einen Werth von 48.000 £ eingeführt.

Die Einfuhr von Holz verzeichnete einen Werth von 186.049 £ und die von Kohle und Coaks einen solchen von 94.343 £.

Zum Schlusse der Einfuhrliste nennen wir Wolle als den bedeutendsten Artikel, dessen Werth 1889 auf 848.330 £ veranschlagt wurde, der jedoch zumeist über die Landesgrenzen aus Neusüdwales importirt wurde.

Die industrielle Entwicklung in Südaustralien macht rasche Fortschritte. Im Jahre 1889 bestanden daselbst 668 industrielle Etablissements, in denen 11.429 Menschen Beschäftigung fanden. Erwähnenswerth hierunter sind 79 Dampfmühlen, 33 Brauereien, 39 Maschinen- und Eisenbahnwerkstätten, welche allein 1749 Arbeiter beschäftigten.

Der Schiffsverkehr in der Colonie Südaustralien belief sich im Jahre 1890 auf 2122 Schiffe mit 2,190.442 *T*, von denen 1454 Schiffe auf die australischen Colonien, 358 auf Grossbritannien und 310 auf die anderen Länder entfielen. Für das Jahr 1889 wird der Verkehr auf 2082 Schiffe mit 1,959.752 *T* angegeben.

Dieselben Dampferlinien, welche Melbourne und Sydney mit der alten Welt verbinden, laufen auch Adelaide an Hier wird die Post gelandet und geht mit der Eisenbahn direct voraus nach Melbourne (835 *km*), Sydney (1763 *km*) und Brisbane (2925 *km*), während die Dampfer ihren Weg längs der Küste fortsetzen.

Ausserdem haben daselbst eine Reihe von Dampfschiffahrtsgesellschaften, denen die Pflege des colonialen Verkehres obliegt, ihren Sitz, und zwar: Die Adelaide Steamship Cy. Ld, Adelaide Steamtug Cy., Adelaide Steamlaunch Cy., Port Pirie and Areas Shipping Cy., Port Wakefield Shipping Cy.

Gegenwärtig besitzt die Colonie Südaustralien ein Bahnnetz in der Ausdehnung von 1610 englischen Meilen. Die erste Bahn in der Colonie war eine Pferdebahn auf die Entfernung von 6¾ Meilen zwischen Goolwa und Port Elliot, eröffnet im Jahre 1854. Die erste Locomotive lief am 21. April 1856 auf der Strecke von 7½ englischen Meilen zwischen Adelaide City und Adelaide Port. Gegenwärtig heisst diese älteste Bahn Port Line und geht von Adelaide bis Semaphore-Jetty bei Largs-Bay (9¼ englische Meilen). Eine zweite Linie, die North Line, verbindet Adelaide mit Quorn und Port Augusta. In Quorn schliesst sich an dieselbe die Great Northern Line, die bis Hergett Springs geht. Eine Zweiglinie der North Line verlässt dieselbe bei Roseworthy und läuft nach Nordost bis Morgan (74¾ Meilen).

Ausserdem führt die Southern Line von Adelaide bis Port Victor (81 Meilen). — Die Port Pirie Line führt von dem gleichnamigen Hafen (87 Meilen) bis Petersburg. Knotenpunkt des nördlichen Bahnnetzes. Die Kingston and Bordertown Railway, 109¾ Meilen lang, durchläuft die südöstlichen Districte der Colonie und verbindet dieselben mit dem Meere.

Im Bau begriffen ist gegenwärtig eine Verlängerung der Great Northern Railway von William Creek nach Angle Pole auf eine Distanz von 122 Meilen und eine Bahn von Port Darwin nach Pine Creek auf 148½ Meilen.

In Adelaide bestehen eine Handelskammer und eine Industriekammer (Chamber of Manufactures).

Zahlreiche Bankinstitute haben in Adelaide ihren Sitz; unter diesen sind zu nennen: Anglo Australian Bank, Bank of South-Australia, Bank of Australasia, Union Bank of Australasia, National Bank of Australasia, English, Scottish and Australian Chartered Bank, Bank of Adelaide, Bank of New South Wales, Commercial Bank of Australia, Bank of New Zealand, und die Federal Bank. — Die sämmtlichen haben in den wichtigsten Städten der Colonie ihre Filialen

Durch Consulate sind in Adelaide vertreten: Belgien, Brasilien, Chile, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Liberia, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Schweden, Schweiz, Spanien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Melbourne.

An Neusüdwales, das eigentliche Stammland von Australien, grenzt die Colonie Victoria, welche die südöstliche Ecke dieses Continentes einnimmt. In dieser Colonie zieht deren Hauptstadt Melbourne in mehr als einer Beziehung unsere vollste Aufmerksamkeit auf sich. Man kann Melbourne in seiner wunderbaren Entwicklung ganz gut neben Chicago, San Francisco und andere Phänomene colonialer Entwicklung stellen. Wer heute diese prächtige, mit allen modernen Einrichtungen versehene Stadt betritt, welche (1891) nicht weniger als 489.000 Einwohner beherbergt, wer das rege und bunte Treiben in derselben, die zahlreichen, überall zu Tage tretenden Beweise von Reichthum und Behagen beobachtet, wer die nach allen Richtungen auslaufenden Eisenbahnlinien wahrnimmt, auf denen die Reisenden nach den verschiedenen Orten des Continentes verkehren, wer die lebhafte Schiffsbewegung im Hafen betrachtet, der vermag kaum zu erfassen, dass all dies in einem Zeitraum geschaffen wurde, welcher kaum ein halbes Jahrhundert erreicht. In Melbourne gibt es heute noch Personen, welche von sich sagen können, dass sie die ganze bisherige Geschichte ihrer Stadt miterlebt haben.

In den ersten Tagen des Jahres 1802 wurde von dem britischen Schiffe „Nelson" die schöne Bai von Port Phillip entdeckt. Man gab ihr den Namen des damaligen Gouverneurs von Neusüdwales. Uebrigens nahm man damals zwar von dem Landstriche an der Bai im Namen der britischen Krone Besitz, kümmerte sich jedoch die nächsten zwanzig Jahre wenig um deren Geschick. Erst 1824 unternahmen einige unternehmende Privatleute eine grössere Forschungsreise in diese Gegenden, und 1826 wurde in Port Phillip eine Abtheilung Sträflinge angesiedelt. Doch gab man diesen Versuch bald wieder auf. Fast ein Jahrzehent verstrich nun ohne sonderliche Ereignisse. Da kam 1835 ein gewisser John Batman von Tasmania herüber und traf mit den Häuptlingen der Eingebornen ein Abkommen wegen Ueberlassung einer bedeutenden Strecke Landes am Yarra-Flusse, welcher heute das Stadtgebiet von Melbourne bespült. Noch im selben Jahre landete ein gewisser Fawkner am Yarra-Flusse und schlug hier seine Zelte auf. Dieser Fawkner kann als der eigentliche Begründer der neuen Stadt betrachtet werden. Klein war die

Niederlassung, welche unter seiner Leitung hier entstand; sie zählte — 14 Köpfe! aber man setzte doch sofort eine Magistratsperson ein und Fawkner gab sogar bald eine Zeitung heraus; kamen doch jeden Monat neue Zuzüge von Einwanderern. Im Jahre 1836 verlieh man der neuen Niederlassung ihren heutigen Namen nach dem damaligen Premierminister Englands, Lord Melbourne. 1839 zählte der Ort 450 Häuser und 3000, 1841 4440, 1846 10.945 Einwohner. Man beschäftigte sich mit Landbau und Schafzucht und verschiffte namentlich viel Wolle. Nun ging die Entwicklung der Colonie langsam und ruhig vor sich, und 1851 ward dieselbe aus dem bisherigen Verbande mit Neusüdwales ausgeschieden und als ein selbstständiges Colonialgebiet organisirt. Die Stadt besass damals 23.143 Einwohner. Dieses Jahr 1851 ward aber zugleich ein Markstein für die Geschichte Melbournes und ganz Australiens und brachte jenen Impuls, welcher das geradezu fabelhafte Wachsthum der Stadt zur Folge hatte. Im genannten Jahre entdeckte man nämlich die Goldgruben Victorias, und wie wenige Jahre vorher das californische Gold einen starken Strom von Einwanderern nach der pacifischen Küste Amerikas gerufen hatte, so übte die Kunde von dem australischen Golde nun eine gleiche Wirkung aus. Von allen Seiten strömten Menschen nach Victoria, und Melbourne war die Hauptstätte für den ganzen Verkehr, welcher dadurch ins Leben kam. Rasch wuchs die Bevölkerung und mit derselben deren Bedürfnisse, und mit der Ausbeute an Gold auch die Fähigkeit, diesen Bedürfnissen nachzukommen.

Wenn wir unseren Lesern nunmehr das heutige Melbourne zu schildern versuchen, so mögen sie dabei vor Augen haben, was diese kurze Spanne Zeit für eine so gewaltige Leistung bedeutet. Es mag die Männer von Melbourne ein gerechter Stolz beim Anblicke ihrer Stadt erfüllen. Sie haben bewiesen, was Thatkraft und Energie zu leisten vermag und haben in ihrer Stadt der menschlichen Fähigkeit ein schönes Denkmal gesetzt.

Kommt man von der See, so führt eine schmale und nur unter Beobachtung gewisser Vorsichten anstandslos zu passirende Einfahrt in das grosse Becken von Port Phillip, in dessen Hintergrund nördlich die Hobson Bay eine weitere Einbuchtung in das Land bildet. In diese Bai mündet auch der von Osten her kommende Yarrafluss, mit dem sich kurz vor der Mündung der Saltwaterfluss vereinigt. Hauptsächlich am erstgenannten Fluss, und zwar an dessen rechtem Ufer, breitet sich die Stadt Melbourne aus, deren eigentlicher Kern nicht unmittelbar an der See gelegen und nur Schiffen von 4 *m* Tiefgang zugänglich ist. Vielmehr erstrecken sich nur Vororte bis an die Hobson Bay, und dieser Theil bildet den eigentlichen Hafen von Melbourne.

Der Yarra zeigt vielfache Krümmungen, welche dem Ufer einen pittoresken Anstrich verleihen. Die westliche Begrenzung der Stadt wird durch den Saltwaterfluss geformt. Zwischen dem linken — südlichen — Ufer des Yarra und dem nördlichen Ufer der Hobson Bay

befinden sich die Hafenbai und die Vororte der Stadt. Auch am rechten Ufer des Flusses liegen Vororte, von denen Williamstown halbinselförmig in die Bai hineinragt, allwo die meiste Schiffahrtsbewegung stattfindet.

Wenden wir uns nun zunächst dem Hafen der Stadt zu. In Port Melbourne (Sandridge), im nördlichen Theile der Hobson Bay am Vororte Sandridge ragen zwei grosse Molen, der Railway Pier und der Sandridge Pier, in unmittelbarer Verbindung mit Eisenbahngeleisen eine drittel und fast eine halbe Seemeile weit in die See hinaus. Hier können Schiffe bis zu 6 *m* Tauchung anlegen. Ostwärts davon, bei dem sehr hübsch gelegenen Vororte St. Kilda, befindet sich eine Reihe eleganter Bade-Etablissements. Auf der anderen Seite der Hobson Bay weist Williamstown einen Schutzdamm nebst einer Reihe von Piers auf, welche ebenfalls mit Eisenbahngeleisen versehen sind.

In Hobson Bay selbst ist guter Ankerplatz für 800 Schiffe. Aber Schiffe bis zu 4 *m* Tiefgang sind nicht genöthigt, in der Bai zu bleiben oder an den Molen Platz zu suchen, welche sich an deren Ufer befinden; der Yarra gestattet ihnen das Einlaufen in den Fluss. Nicht ohne Aufwand von Mühe und Geld hat man dessen Schiffbarkeit erreicht, dadurch aber den Schiffen ganz besonders bequeme und sichere Liegeplätze verschafft. Auf der einen Seite des Flusses können Schiffe anlegen und befindet sich ein grosses Trockendock, während auf der anderen Seite sich einige Schiffswerften, sowie gleichfalls ein aus schönem Stein gebauter Quai befinden, welch letzterer mit einem gewaltigen Dampfkrahn ausgerüstet ist. Grössere Trocken- und Slipdocks sind im Vororte Williamstown an der Mündung des Flusses vorhanden. Um die Verbindung zwischen Fluss und See zu erleichtern und zu kürzen hat man in neuester Zeit vom unteren Yarra einen geraden Durchstich zur Führung eines $5^1/_2$ *m* tiefen Canales ausgeführt und kann dadurch die Krümmung vermieden werden, welche der Fluss an seiner Mündung macht. Der Weg von der Hobson Bay zur Stadt erfährt bei Benützung des neuen Canals eine Abkürzung von beiläufig zwei Seemeilen. Kriegsschiffe dürfen, wenn sie ihre Munition an Bord behalten, nur ausserhalb des Leuchtschiffes bei der Spitze Gellibrand in der Hobson Bay vor Anker gehen.

Die eigentliche Stadt Melbourne zeigt die an amerikanische Städte erinnernde regelmässige Gestaltung, welche sofort die Jugend und Planmässigkeit ihrer Anlage verräth. Eine Reihe von parallelen Hauptstrassen durchquert den Kern der Stadt und wird von anderen Strassen in senkrechter Richtung gekreuzt. Mehrere dieser Strassen, so die zwischen

Ost und West mit einander in paralleler Richtung laufenden Flinders, Collins, Bourke, Lonsdale und Latrobe Street, durchwegs nach Männern benannt, welche sich in der Geschichte Australiens und seiner Entdeckungen grossen Ruf erworben haben, ebenso wie die Victoria Street Parade können sich den schönsten Strassen europäischer Grossstädte würdig zur Seite stellen. Die Strassen sind in gutem Stand erhalten, wohl gepflastert und gut, vielfach elektrisch beleuchtet, zeigen auch einen höchst lebhaften Verkehr. Ein wohl verzweigtes Netz von Trambahnen steht zur Verfügung. Daran reihen sich zahlreiche Omnibuslinien und ausserdem gibt es viele Cabs nach Londoner Art.

Die Baulichkeiten von Melbourne machen schon darum einen guten und geradewegs stattlichen Eindruck, weil sie aus vorzüglichem Steinmateriale errichtet sind. Und an schönen Bauten hat gerade diese Stadt durchaus keinen Mangel. Es lohnt sich darum der Mühe, dieselben einer kleinen Musterung zu unterziehen.

Das Government House, Sitz des von der Königin bestellten Gouverneurs der Colonie, liegt auf einer kleinen Anhöhe am linken Ufer des Flusses inmitten eines reizenden Gartens und gewährt einen schönen Blick auf die ganze Stadt und die Bucht vor derselben.

Das Parlamentshaus in Spring Street, welches die Sitzungsräume für die, wie in allen australischen Colonien, bestehenden beiden Repräsentationskörper: das Legislative Council (Oberhaus) und die Legislative Assembly (Unterhaus) in sich schliesst, ist mit vieler Pracht hergestellt und wurde erst kürzlich zur Vollendung gebracht. Das Gebäude ist vorwiegend in altgriechischem Style gehalten. Besonders erwähnenswerth ist die in diesen Räumen untergebrachte Bibliothek, die nicht weniger als 35.000 Bände aufweist. Wie in allen englischen Städten, daheim sowol als in den Colonien, ragt auch hier das General-Postamt (Eisabeth Street) hervor. Es bildet einen eigenen Block, wird von einem hohen Uhrthurm überragt, auf welchem als Zeichen der Ankunft von Postdampfern die einzelnen Linien kennzeichnende Flaggen gehisst werden. Nicht minder überrascht der gewaltige Bau des Stadthauses (Melbourne Town Hall), welches durch einen schönen Porticus geziert ist und gleichfalls einen hohen Thurm besitzt. Dasselbe enthält eine grosse Halle, in welcher ein besonders fein gearbeitetes Orgelspiel aufgestellt ist.

Zwischen Lonsdale und Bourke Street befindet sich das Gerichtsgebäude (Law Courts), worin die verschiedenen Gerichtshöfe der Stadt untergebracht sind. Dasselbe bildet ein längliches Viereck, in dessen Mitte die von einem kuppelförmigen Thurme überragte Bibliothek der

Gerichtshöfe liegt. Ganz nahe daran finden wir ein anderes stattliches Gebäude: die königliche Münze, während sich die in Spring Street gelegene Treasury (Schatzamt) durch ihre einfache, aber edle Architektur auszeichnet.

Wenden wir uns nun zu den Kirchen, so finden wir Melbourne auch in dieser Beziehung mannigfach versehen. Wir sehen die St. Paul's Cathedral am Yarraufer (Flinders Street), die Episcopal-Kirche, welche erst im verflossenen Decennium gebaut worden ist. Sie zeigt rein gothischen Styl und belaufen sich die Kosten dieses Baues auf 1,200.000 Gulden. Ein gewaltiger Thurm ragt hoch in die Lüfte. St. Patrick's Cathedral dagegen, auf Eastern Hill, ist die erzbischöfliche Kirche der Katholiken. In Melbourne residirt nämlich auch ein katholischer Erzbischof, was damit zusammenhängt, dass sich in der Colonie Victoria sehr viele Einwohner irischer Herkunft aufhalten.

Erwähnung verdienen ferner St. James, die Kirche der Baptisten, die Wesleyan Church und St. John.

Auf die öffentlichen Gebäude, welche dem Verkehre dienen, haben die verschiedenen Banken und Verkehrsinstitute für ihre gute Unterbringung viel Sorgfalt und Geld verwendet, so besitzt die Australasian Bank einen Palast in dorischem Style, die London Chartered einen solchen in italienischem Style. Die Neuseeland-, die Victoria- und die Colonialbank haben dem gothischen Genre den Vorzug gegeben. Interessant ist auch das in Queen Street gelegene Melbourne Safe Deposit, zur sicheren Aufbewahrung von Geldbeträgen, Werthpapieren und Kostbarkeiten aller Art.

Unter den Unterrichtsanstalten ragt die Universität mit dem Nationalmuseum, das Observatorium (unter 37° 50′ südlicher Breite und 144° 59′ östlicher Länge) und die grosse öffentliche Bibliothek hervor. Der Unterricht in Victoria befindet sich überhaupt in guten Verhältnissen. Wenngleich auch daselbst, dem allgemeinen britischen Systeme gemäss, die staatliche Intervention durchaus nicht so weit in dieses Gebiet eingreift, als man es auf dem europäischen Continente gewöhnt ist, so macht sich hierin, wie in vielen anderen australischen Dingen mehr der Geist der Nordamerikaner geltend, welcher eine allgemeine Volksbildung kategorisch verlangt. Nach statistischen Daten aus jüngster Zeit sollen z. B. unter 10.000 Kindern der Colonie nur 519 des Lesens unkundig sein. In dieser Colonie steht überhaupt die Volksbildung auf einer weit entwickelteren Stufe als in den anderen Colonien von Australien. Es gibt an 25 Orten der

Melbourne.

Colonie auch technische Schulen und mit der Nationalgallerie in Melbourne selbst ist ein gewerbliches und technologisches Museum mit entsprechenden Unterrichtscursen verbunden. Für Zwecke der Humanität ist Vieles geleistet worden. Neben mehreren Hospitälern für Kranke gewöhnlicher Art sind Heilanstalten für besondere Zwecke, dann Institute für Blinde und Taube, eine Irrenanstalt, ein eigenes Hospital für Einwanderer u. dgl. vorhanden.

Für das gesellige Leben ist in Melbourne reichlich gesorgt. Zunächst sind fünf grosse Theater vorhanden: Das Royal Theatre in Bourke Street, das Princess Theatre in Spring Street, das Alexandra-, das Bijou-Theater und das H. M. Opera House. Das Princess Theatre ist wegen seiner schönen Bauart besonders hervorzuheben. Ausser den Theatern dienen noch mehrere andere Gebäude, so St. George's Hall, Melbourne Town Hall etc. für Zwecke des geselligen Verkehrs und der Zusammenkunft. Grosse Vorliebe hat man auch in Melbourne für Sport aller Art, und gibt es hier nicht wenige Clubs, welche sich dem Cricket und anderen in England gebräuchlichen Ballspielen, dem Rudersport, sowie auch dem Yachtwesen widmen und zum Theil über eigene Gebäude verfügen.

Eine Eigenthümlichkeit von Melbourne sind auch die sogenannten Coffee Palaces, eine Art von Kaffee-Restaurants, welche übrigens auch mit Wohnräumen verbunden sind. Als wahre Prachtgebäude stellen sich namentlich der Federal Coffee Palace an der Ecke von Collins und King Street und der Victoria Coffee Palace in Collins und Russel Street dar.

Eine ganz besondere Zierde der Stadt sind deren grosse Parks. Es gibt neben sonstigen kleineren Anlagen nicht weniger als dreizehn Parks in den verschiedenen Theilen der Stadt. Unter denselben nimmt wohl den ersten Rang der sehr ausgedehnte botanische Garten ein, welcher am linken Ufer des Flusses hinter dem Government House gelegen ist. Derselbe umfasst eine reiche Sammlung von Gewächsen aller Art und dient darum auch mit Vortheil dem Studium. Diesem Garten zunächst an Schönheit der Lage kommt der Fitzroy Gardens benannte Park im östlichen Theile der Stadt. Hier findet man namentlich schöne Baumgruppen. Auch ist dieser Park mit Quellen, Wasserbassins und Springbrunnen aller Art bestens ausgestattet. Carlton Park im Norden hat das Gebäude der letzten Ausstellung in seiner Mitte gesehen und birgt heute noch ein interessantes ständiges Aquarium. In Flaggstaff Gardens im Westen hat man wegen seiner höheren Lage die schönste Aussicht über die Stadt und die Hobson Bay.

Wir erwähnen noch Albert und Fawkner Park in den Vororten südlich des Yarra, neueren Datums, aber von grosser Ausdehnung und ersterer wegen seines ausgedehnten Teiches für Rudersport gerne benützt.

Die Vororte der Stadt, welche mit derselben aber zum grossen Theile schon enge verwachsen sind, ziehen sich zunächst nördlich um dieselbe vom Yarra- bis zum Salzwasserflusse. Hieher gehören insbesondere Northcote, Preston, Brunswick, Pentridge, Flemington und Coburg, dann am linken Ufer des Yarra Hawthorne im Osten und Malvern, Windsor, St. Kilda, Südmelbourne im Süden, dann am rechten Ufer des Salzwasserflusses Footscray, Greenwich und das schon erwähnte Williamstown.

Melbourne ist nach der Zahl seiner Einwohner die erste Stadt Australiens. Das Leben dahier ist ein bewegtes, neben dem Geschäfte oder dem Berufe widmet man sich auch gerne dem Vergnügen; das Gefühl, dass man in so kurzer Zeit Tüchtiges zu Wege gebracht, in Verbindung mit dem festen Glauben an die grössere Zukunft der Stadt und der Colonie trägt nicht wenig zu dem Selbstvertrauen und Behagen der Bewohner bei, welche in ihrer Stadt heute schon nichts von dem vermissen, was überhaupt die moderne Cultur den Menschen zur Bequemlichkeit und zum Genusse des Lebens zu bieten vermag.

Die Umgebung der Stadt ist freundlich und verlockt daher zu Ausflügen, welche durch das schon an einer früheren Stelle erwähnte engmaschige Eisenbahnnetz erleichtert werden.

Ueber den Handelsverkehr speciell von Melbourne selbst liegen leider keine statistischen Aufzeichnungen vor. Mit Rücksicht darauf aber, dass Melbourne als der wichtigste Hafenplatz der Colonie für deren Handel mit dem Auslande dadurch in Betracht kommt, dass die europäischen Dampfer beinahe ausschliesslich hier anlegen, ist man in der Lage, aus dem Gesammtverkehre von Victoria einen Schluss auf den von Melbourne zu ziehen. Der Handel der Colonie Victoria während der letzten Jahre wird durch folgende Tabelle illustrirt.

Es belief sich die	Einfuhr	Ausfuhr
im Jahre 1889 auf	24,402.760 £	12,734.734 £
„ „ 1888 „	23,972.134 „	13,853.763 „
„ „ 1887 „	19,022.151 „	11,351.145 „
„ „ 1886 „	18,530.575 „	11,795.321 „

Auch hier macht sich, wie bei allen australischen Colonieen, die dominirende Stellung Englands bemerkbar. Es ist an der Gesammteinfuhr des Jahres 1889 mit nicht weniger als 11,414.000 £, also nahezu 50% betheiligt. 6,326.440 £ entfielen auf die Einfuhr aus Neusüdwales, 3,800.000 £ auf die übrigen englischen Colonieen und nur 3,096.600 £ auf andere Länder Von diesem letzten Betrage entfallen 991.000 £ auf die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika, 606.670 £ auf Deutschland, 444.000 £ auf China, 511.000 £ auf Norwegen und Schweden.

Von der Ausfuhr des Jahres 1890 gingen rund 7,000.000 £ oder 55% nach England, circa 4,500.000 £ nach den englischen Colonieen (darunter 2,114.000 £ allein nach Neusüdwales) und der Rest von 1,100.000 £ nach anderen Ländern und zwar zur Hälfte (597.000 £) nach Belgien, 218.000 £ nach Deutschland, 153.000 £ nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika und für 133.000 £ nach Frankreich.

Das Vorherrschen englischer Sitten und Gebräuche, die Anhänglichkeit an das Mutterland, bedingt durch den steten Zuzug englischer Auswanderer, namentlich aber die durch viele Jahre von England aus besorgte alleinige Verbindung mit Europa sind genügende Gründe, um die Machtstellung Englands im Handel begreiflich erscheinen zu lassen.

Bei Besprechung der Details des Gesammthandels stützen wir uns auf die officiellen Berichte des Jahres 1889 und beginnen zunächst mit der Einfuhr.

In dem Importe von Victoria spielen die verschiedenen Industrieerzeugnisse eine wesentliche Rolle.

Die bedeutendsten Werthe hierunter verzeichnen Textilwaaren, und zwar:

	Werth
Wollwaaren	969.412 £
Baumwollwaaren	952.262 „
Seidenwaaren aller Art	395.328 „
Leinenwaaren	39.076 „

Ferner wurden Kleidungsstücke aller Art im Werthe von 473.984 £ eingeführt.

Der Import von Kurz- und Putzwaaren belief sich auf 383.837 £, Wirkwaaren und Handschuhe verzeichneten einen Einfuhrwerth von 267.053 £.

Die Einfuhr von Schuhwaaren repräsentirte einen Werth von 149.235 £ und die von Hüten und Kappen einen solchen von 129.441 £.

Leder und Lederwaaren erscheinen mit der Importziffer von 173.249 £.

Erwähnenswerth ist ferner der Import von Möbeln aller Art im Werthe von 149.738 £ (von denen Möbel aus gebogenem Holze für mehr als 10.000 £ aus Oesterreich-Ungarn sind), sowie die Einfuhr von Papierwaaren für 121.861 £, ferner von Kerzen im Werthe von 32.139 £.

Sehr bedeutend ist der Einfuhrwerth von Eisen und Stahl im Gewichte von 119.834 *T* und im Betrage von 1,002.840 £.

Eisen-, Stahl- und Messerschmiedwaaren waren mit einem Werthe von 267.053 £ vertreten.

Für Rechnung der Regierung wurden Eisenbahnschienen im Werthe von 436.184 £ importirt.

Die Einfuhr von Gold (Bargeld ausgeschlossen), die aus den Minen der Colonieen erfolgte, belief sich auf 503.818 £.

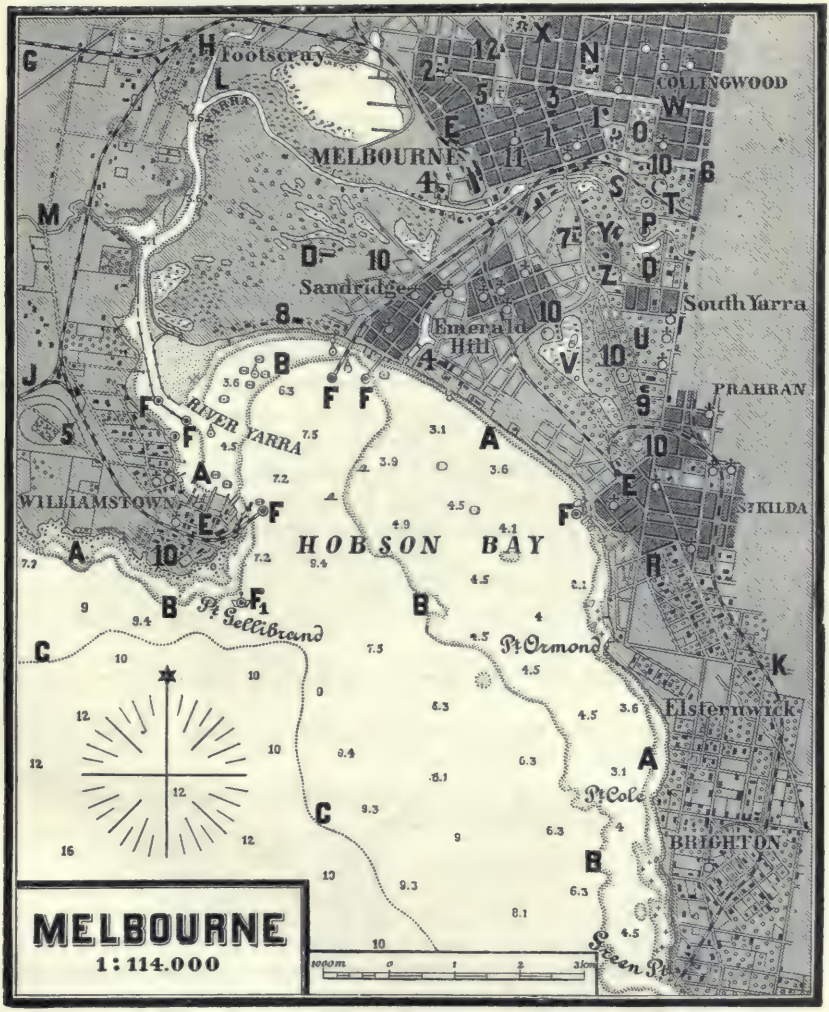
Das Thierreich ist in der Einfuhr von Victoria durch Wolle und lebende Thiere vertreten. Erstere sowohl wie letztere stammen aus den Colonieen, insbesondere aus Neusüdwales.

Die Wolleinfuhr belief sich im Jahre 1889 auf 803.916 Cwts. im Werthe von 3,595.449 £.

Der Import lebender Thiere umfasste 4205 Stück Pferde im Werthe von 165.367 £, 76.373 Stück Hornvieh für 462.869 £ und 1,030.462 Stück Schafe im Werthe von 441.157 £.

Die Einfuhr von Nahrungsmitteln und Getränken setzt sich zusammen aus Körnerfrüchten aller Art inclusive Reis und Malz im Werthe von 574.234 £, aus Mehl im Werthe von 7001 £, ferner aus Zucker und Melasse im Gewichte von 1,124.286 Cwts. und im Werthe von 992.961 £, endlich aus Thee im Gewichte von 129.835 Cwts. und im Werthe von 596.385 £.

Melbourne (Sonden in Metern).



A 2 Meterlinie. B 5 Meterlinie, C 10 Meterlinie, D Sumpfland, E Bahnhöfe, F Leuchtfeuer, F_1 Leuchtschiff, G Eisenbahn nach Sandhurst und Echuca, H Eisenbahn nach Melbourne und Williamstown, J Eisenbahn nach Geelong und Ballarat, K Eisenbahn nach Brighton, L Saltwater River, M Stony Creek, N Carlton-Garten mit Ausstellungsgebäude, O Fitzroy-Garten, P Friendly Society-Garten, Q Botanischer Garten, R Public-Garten, S Flinders Park, T Yarra Park, U Fawkner Park, V Albert Park mit Pagode, W Brewery Street, X Universität, Y Gouvernements-Gebäude, Z Sternwarte. — 1 Theater, 2 Armenasyl, 3 Spital, 4 Gaswerke, 5 Friedhöfe, 6 Polizei-Kaserne, 7 Victoria-Kaserne, 8 Batterie, 9 Blinden-Institut, 10 Cricket-Spielplätze, 11 Synagoge, 12 Bank.

An Getränken importirte die Colonie 1889 Bier und Cider für 346.507 £, Spirituosen aller Art für 500.417 £ und Wein aller Art für 158.770 £.

Die Einfuhr von Tabak und Cigarren belief sich auf 35.864 Cwts. im Werthe von 370.724 £.

Zur Vervollständigung der Importliste sind noch zwei Artikel hervorzuheben, nämlich Oel und Petroleum im Werthe von 217.265 £ und die Einfuhr von Holz, welche den bedeutenden Werth von 1,390.036 £ repräsentirte und sich aus 16,754.308 Stück zusammensetzte. Holz wird meist auf Segelschiffen gebracht.

Der Ausfuhrhandel von Victoria, der sich mit dem von Melbourne beinahe vollständig deckt, besteht zum grössten Theile aus Natur- und Rohproducten. Wir theilen dieselben in solche des Thier- und des Pflanzenreiches.

Der bedeutendste Exportartikel der ersten Gruppe ist Wolle, welche über Melbourne nach London verschifft wird. Die Wollausfuhr der letzten Jahre zeigt folgendes Bild:

1889	1,356.073	Cwts.	im	Werthe	von 5,928.932 £
1888	1,184.535	„	„	„	„ 5,170.882 „
1887	1,154.606	„	„	„	„ 5,073.491 „

Wie schon bei der Besprechung von Sydney erwähnt, stammt diese Wolle theilweise aus Neusüdwales, von wo sie über die Landgrenze nach Victoria und der leichteren Verschiffung wegen nach Melbourne geführt wird.

Die Ausfuhr von Fellen hat sich in den letzten drei Jahren dem Werthe nach verdoppelt. Sie stieg von 3,558.034 Stück im Werthe von 104.874 £ des Jahres 1887 auf 5,008.765 Stück im Werthe von 206.960 £ des Jahres 1889. Daneben gelangten 33.689 Stück Häute im Werthe von 25.000 £ zur Ausfuhr.

Der Export von unverarbeitetem Leder repräsentirte einen Werth von 209.984 £ und der von Talg einen solchen von 149.429 £.

An lebenden Thieren exportirte die Colonie im Jahre 1887 584.121 Stück für 529.753 £, im Jahre 1888 329.423 Stück für 406.674 £, 1889 658.219 Stück für 538.895 £, und die Ausfuhr von conservirtem Fleisch hatte im letzten Jahre einen Werth von 18.921 £.

Das Pflanzenreich ist in der Ausfuhr von Victoria durch folgende Artikel vertreten:

Mehl zeigt in der Ausfuhr des Jahres 1889 eine Menge von 24.026 *T* im Werthe von 319.938 £.

Die Weizenausfuhr ist erheblichen Schwankungen ausgesetzt und erfuhr in den letzten Jahren folgende Veränderungen:

1889	10.913 *T*	für	84.064 £
1888	70.900 „	„	515.016 „
1887	56.482 „	„	416.487 „
1886	21.496 „	„	166.916 „

Geringere Bedeutung hat der Export von Gerste, welcher im Jahre 1889 nur 275 *T* (2758 £) umfasste.

Der Reexport von Reis und Malz hatte einen Werth von 22.880 £.

Bemerkenswerth ist die Ausfuhr von Kartoffeln, welche im Jahre 1889 57.612 £ repräsentirte gegen 94.301 £ des vorhergehenden Jahres.

Der Export von Zucker weist in den letzten Jahren eine constante Verminderung auf. Im Jahre 1875 erscheint die Zuckerausfuhr mit 322 619 £ be-

werthet, 1880 belief sie sich auf 248.260 £, sank 1886 auf 166.059 £ und betrug 1889 nur noch 128.256 £.

Hervorzuheben ist noch der Export von Butter und Käse im Werthe von 46.409 £.

An industriellen Artikeln von einiger Bedeutung können genannt werden Schuhwaaren im Werthe von 39.402 £ und Seife füe 17.422 £.

Zum Schlusse heben wir noch die Ausfuhr von Edelmetall hervor, welche im Jahre 1889 in sich schloss:

	Werth
Gold (ungeprägt)	296.413 £
„ (in Münzen)	1,983.913 „
Silber „	17.810 „

In Melbourne befindet sich nämlich eine königliche Münze, welche im Jahre 1872 errichtet wurde. Bis zum 31. December 1889 wurden in derselben 11,268.118 Unzen Gold im Werthe von 45,127.201 £ ausgeprägt.

Die industrielle Entwicklung hat in Victoria, besonders in Melbourne, in der letzten Zeit nennenswerthe Fortschritte gemacht. Namentlich seit der Einführung der hohen Schutzzölle im Jahre 1867 wurden grössere Fabriken errichtet, um Artikel, welche vorher importirt werden mussten, in der Colonie erzeugen zu können. Eine Vorstellung von dem Anwachsen der industriellen Etablissements gewähren folgende Ziffern.

Im Jahre 1868 belief sich die Zahl sämmtlicher Etablissements auf 1106, im Jahre 1889 auf 2975. Allein viele dieser auf den Schutzzoll aufgebauten Unternehmungen erwiesen sich der hohen Löhne und des geringen Absatzes wegen nicht als lebensfähig. Bodenständig sind in diesem menschenleeren Lande nur jene Industrien, welche sich auf die Urproduction Australiens stützen.

Als grössere Fabriksetablissements sind hervorzuheben: 70 Brauereien mit einer Jahresproduction von 20,051.000 Gall. Bier; 7 Textilwaarenfabriken mit Dampfbetrieb und 810 Arbeitern, welche über 1 Million Yards verschiedener Tuche und Flanelle erzeugten; 186 Maschinenfabriken aller Art, 33 Fabriken für Erzeugung von Seifen und Kerzen mit einer Jahresproduction von 160.000 Cwts. Seife und 50.000 Cwts. Kerzen.

6 Tabakfabriken lieferten im Jahre 1889 10.674 Cwts. Tabak und 14·3 Millionen Cigarren.

In 107 Mühlen, von denen 100 mit Dampf betrieben wurden, wurden im letzten Jahre 146.828 *t* Mehl producirt.

Man zählte ferner 18 Malzfabriken, 3 Zuckerraffinerieen, 5 Destillerieen (Sprit), 11 Fabriken für die Erzeugung chemischer Producte etc. etc.

Im Jahre 1889 liefen in den Häfen von Victoria 2855 Schiffe von 2,370.827 Reg.-Tons ein, worunter 424 Schiffe mit 803.585 Reg.-Tons britisch waren; 1888 liefen 2724 Schiffe mit 2,182.071 Reg.-Tons ein.

Am Zollamte von Melbourne allein klarirten im Jahre 1889 ausschliesslich der australischen Küstenfahrzeuge ein:

	Zahl	Tons
Dampfer	189	477.805
Segelschiffe	352	443.641
Zusammen	541	921.446

Melbourne stehen in regelmässiger Verbindung mit Europa und Amerika dieselben Linien zur Verfügung, die auch Sydney anlaufen und die wir hier nur kurz anführen: Die Peninsular and Oriental Steam Navigation Cy., die Orient and Pacific Steam Navigation Cy., die Messageries maritimes, der Norddeutsche Lloyd, die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Hamburg, die Oceanic Steamship Cy. Die europäische Post gelangt über Adelaide mit der Bahn hierher.

Ausserdem verkehren zahlreiche Dampfer längs der australischen Küste nach Osten und Westen und auch nach Tasmanien. Insbesondere versieht die Adelaide Steamship Cy. einen regen Dienst zwischen Melbourne, Adelaide und Westaustralien.

Andere Linien, die Melbourne zum Ausgangspunkte haben, sind: Australasian United Steam Navigation Cy., Belfast and Koroit Steam Navigation Cy., Melbourne Coal Shipping Cy., Queenscliff Steamboat Cy., Tasmanian Steam Navigation Cy., Union Steamship Cy. of New Zealand, Western Steam Navigation Cy.

Von Melbourne gehen vier Bahnen in das Innere des Landes, und zwar:

1. Die Northern Railway (Nordbahn) geht von Melbourne auf eine Entfernung von 156 englischen Meilen bis Eduna. Schnellzüge legen die Strecke in $5^3/_4$ Stunden zurück und verkehren zweimal täglich. Diese Linie besitzt zahlreiche Zweiglinien.

2. Die North Eastern Railway (Nordostbahn) von Melbourne nach Wodonga (187 Meilen). Sie verbindet sich bei Albury, der Kopfstation von Neusüdwales, mit der Bahn, die nach Sydney geht.

3. Die Eastern Railway (Ostbahn) verbindet Melbourne mit der Endstation Bairnsdale ($170^3/_4$ englische Meilen).

4. Die Western Railway (Westbahn) endlich geht von Melbourne nach Ballarat (74 Meilen) und hat eine ganze Reihe von Zweiglinien. Am 30. Juni 1890 waren $2469^3/_4$ Meilen dem Verkehre geöffnet.

Von Cap Shank, das südlich von Melbourne liegt, gehen 2 Kabel nach Low Head auf Tasmania.

In Melbourne bestehen 43 Banken. Die bedeutendsten derselben sind: Bank of Australasia, Bank of New South Wales, Commercial Bank of Australia, London Chartered Bank of Australasia, National Bank of Australia, Royal Bank of Australia, Union Bank of Australia.

Melbourne ist Sitz einer Handelskammer und einer Börse

Durch Consulate sind daselbst vertreten: Argentinien, Belgien (G.-C.), Bolivia, Brasilien, Chile, Columbia (G.-C.), Costa Rica (G.-C.), Dänemark (G.-C.), Deutsches Reich (G.-C.), Frankreich, Griechenland, Hawaïi (G.-C.), Italien, Japan, Liberia (G.-C.), Niederlande (G.-C.), Oesterreich-Ungarn, Nicaragua (G.-C.), Peru, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, Schweiz, Serbien, Spanien, Türkei, Uruguay, Vereinigte Staaten von Nordamerika (G.-C.).

Sydney.

Ein Reisender, welcher die Welt viel durchwandert hat, sagt von Sydney: „Es ist mir unmöglich, meinen Lesern die überwältigende Schönheit des Hafens von Sydney zu schildern. Ich habe nichts Lieblicheres gesehen. Weder Neapel noch Rio de Janeiro, noch Lissabon besitzen eine solche Fülle von Reizen als sich hier vereinigt finden".

Wenn man die schmale Einfahrt in Port Jackson passirt hat, zeigt sich auf einmal ein fesselndes Panorama. Die tiefblauen Wogen heben sich wunderbar von den Ufern und den verschiedenen in der Bucht befindlichen Inseln ab, die trotz ihrer felsigen Unterlage von einer üppigen Vegetation bedeckt sind. Tiefe, schmale Buchten dringen in das Land ein, langgestreckte Landzungen springen dagegen in die blaue Fluth hinaus, welche von Fahrzeugen aller Art vielfach durchkreuzt wird. Ein Berichterstatter sagt über Sydney: „Sydney hat nicht den Charakter amerikanischer Städte, nicht jenen geometrischen Charakter, den wir bei anderen australischen Städten gewahren. Sydney ist nicht mit der Eintönigkeit gebaut, welche das Verfolgen mathematischer Regelmässigkeit mit sich bringt; es gleicht in seiner Anlage mehr einer älteren europäischen Stadt ohne die dort unvermeidlichen engen Strassen. Die Pracht und Gediegenheit seiner Bauten würden den schönsten Hauptstädten Europas zur Ehre und Zierde gereichen. Seine öffentlichen Gärten, recht eigentlich im Herzen der Stadt gelegen, namentlich aber der botanische Garten am Strande des Meeres, sind von ausserordentlicher Schönheit. Hier finden wir nebeneinander Palmen und Eichen, Jacaranda aus Brasilien neben Cypressen vom Himalaya, die Damaras der Tropen an der Seite der Cedern, welche vom Libanon kamen, den unförmlichen Flaschenbaum neben der californischen Sequoia, die deutsche Haselnuss an der Seite des ostindischen Zimmtstrauches, kurz die Vegetation aller Zonen ist hier in ihren charakteristischen Vertretern versammelt. Weiter draussen in den Vorstädten wandern wir durch ganze Strassen mit

reizenden Cottages, umrankt von blumigen Gewinden inmitten lieblicher Gärten oder vorüber an den anspruchsvolleren Villen reicher Kaufleute und Schafbarone, deren Equipagen oder Yachten ihre Besitzer allabendlich in diese glückliche Zurückgezogenheit tragen. Namentlich ist es die letztere Art, welche man in Sydney liebt, und nicht nur an den häufigen Festtagen bedeckt sich die Fläche von Port Jackson mit den zahlreichen bewimpelten Booten der Vergnügungssucher, auch in die gewöhnliche Arbeitszeit der Woche wird wohl eine Lücke durch die beliebten Picknickpartieen gerissen, die sich gerne zusammenthun, um von dem Strande die Austern zum gemeinschaftlichen Mahle zu sammeln."

Sydney führt seinen Namen nach dem Staatssecretär Viscount Sydney, welcher die erste Anregung zur Gründung dieser Colonie in Neusüdwales gab.

Der Hafen Sydneys, Port Jackson, der geräumigste und sicherste Australiens, könnte alle Kriegsflotten Europas beherbergen; auch ist er nicht nur bei Tag, sondern, Dank sehr gut gewählter Leucht- und Hafenfeuer, auch bei Nacht ziemlich leicht zugänglich. Es besteht übrigens die streng beachtete Vorschrift, dass Dampfer innerhalb des Hafens nur mit nicht mehr als sechs Seemeilen Fahrt laufen dürfen. An der Einfahrt (Watson Bay) sind immer Lootsen und ein Lifeboat, eventuell auch Schleppdampfer für Segelschiffe bereit. Kriegsschiffe ankern zumeist in dem Farm Cove benannten Einschnitt, wo auch Bojen (für britische Kriegsschiffe) liegen, und in dem Theile des Hafens zwischen Fort Macquarie und Garven Island, wo sich Dépôts und Werkstätten für Gouvernementsschiffe befinden. Handelsschiffe bis zu 9 *m* Tiefgang legen an den Ufern an, und werden die bezüglichen Anlegestellen vom Hafenamte zugewiesen.

Sehr tief (über 9 m) tauchende Schiffe können der in der Einfahrt befindlichen Untiefen wegen nur bei ruhigem Wetter ein- oder auslaufen.

Sydney besteht aus der eigentlichen Stadt und einer grossen Anzahl von Vororten, welche zwar selbständige Municipien bilden, jedoch mit dem Leben und Treiben der Stadt, als ihres festen Kernes, auf das innigste verbunden sind. Die Bevölkerung der Stadt mit den Vororten beläuft sich bereits auf die stattliche Ziffer (1891) von 386.400 Einwohnern, während 1800 kaum 2600 Einwohner vorhanden waren.

Die Stadt entwickelt sich zunächst von der Sydney Cove genannten Einbuchtung aus, welche zugleich den Centralpunkt des

Hafens bildet. An den beiden Landspitzen dieser Bucht liegt östlich das Fort Macquarie und westlich die Batterie von Dawes Point. Breite Quaianlagen umrahmen die Bucht, verschiedene Molen dienen daselbst dem Verkehre der Schiffe. Hier legen auch die grossen Postdampfer an, deren Gesellschaften über eigene, meist wohl ausgestattete Landungsplätze verfügen.

Oestlich vom Fort Macquarie sind noch zwei weitere Buchten, an welche die Stadt heranreicht. Zunächst Farm Cove, wo der schon vorher erwähnte botanische Garten liegt und weiter die besonders reizende Woolloomooloo Bay. Westlich von Dawes Point dagegen zieht sich das Ufer bis Miller Point hin, und sodann folgt in südlicher Richtung ein tief einschneidendes Becken, Darling Harbour, an dessen beiden Seiten städtische Anlagen und Baulichkeiten sich entwickeln.

Die Ufer von Darling Harbour sind zumeist mit Quais und Anlegestellen für den Schiffsverkehr versehen.

Ein Trockendock (in welchem 1858 Sr. Maj. Fregatte Novara gedockt wurde) befindet sich auf Cockatoo Island, wo auch noch ein zweites grösseres im Baue ist. Ueberdies befinden sich in Sydney noch zwei Balancedocks und drei Aufschlepphellinge (Slips).

Schon ihre vielgegliederte Gestaltung gibt der Stadt einen ebenso belebten als freundlichen Anstrich. Die Vororte befinden sich theils im Süden der Stadt landeinwärts, theils der See entlang an den sehr zahlreichen Buchten von Port Jackson.

Die Stadt enthält mehrere sehr stattliche Strassen, von denen insbesondere George Street, welche von Dawes Point in gerader Richtung durch die ganze Stadt südwärts führt, ferner die Pitt, Market, King und Theatre Street Erwähnung verdienen. Schöne, durchweg aus Sandstein errichtete Gebäude sind in reichlicher Zahl vorhanden. Wir nennen darunter die im gothischen Style gehaltene Sydney Universität, welche eine grossartige Halle in sich schliesst, wie eine solche kaum in ähnlichen Anstalten des britischen Mutterlandes gefunden wird. Das Universitätsgebäude ist ringsum von einem schönen Garten (Victoria Park) umgeben und hat den obligaten Cricket-Ground. Gleichfalls im gothischen Style ist die Sanct Andreas-Kathedrale in George Street gehalten. Durch Feinheit der Ausführung zeichnet sich ferner die erst in neuerer Zeit vollendete jüdische Synagoge aus, ein Repräsentant byzantinischer Bauart. Als gewaltige Bauwerke stellen sich fernerhin die Government Offices und das Crown Land Office dar; ersteres birgt verschiedene Centralbehörden

der Colonie und im letzteren ist die wichtige Verwaltung der Staatsländereien untergebracht. Unter den Kirchen verdienen noch die wegen Brandes neugebaute katholische Marienkirche, dann St. Patrick, St. John und St. Philip Erwähnung. Im Ganzen zählt Sydney 200 Gebäude für kirchliche Zwecke der sehr zahlreich vertretenen Confessionen.

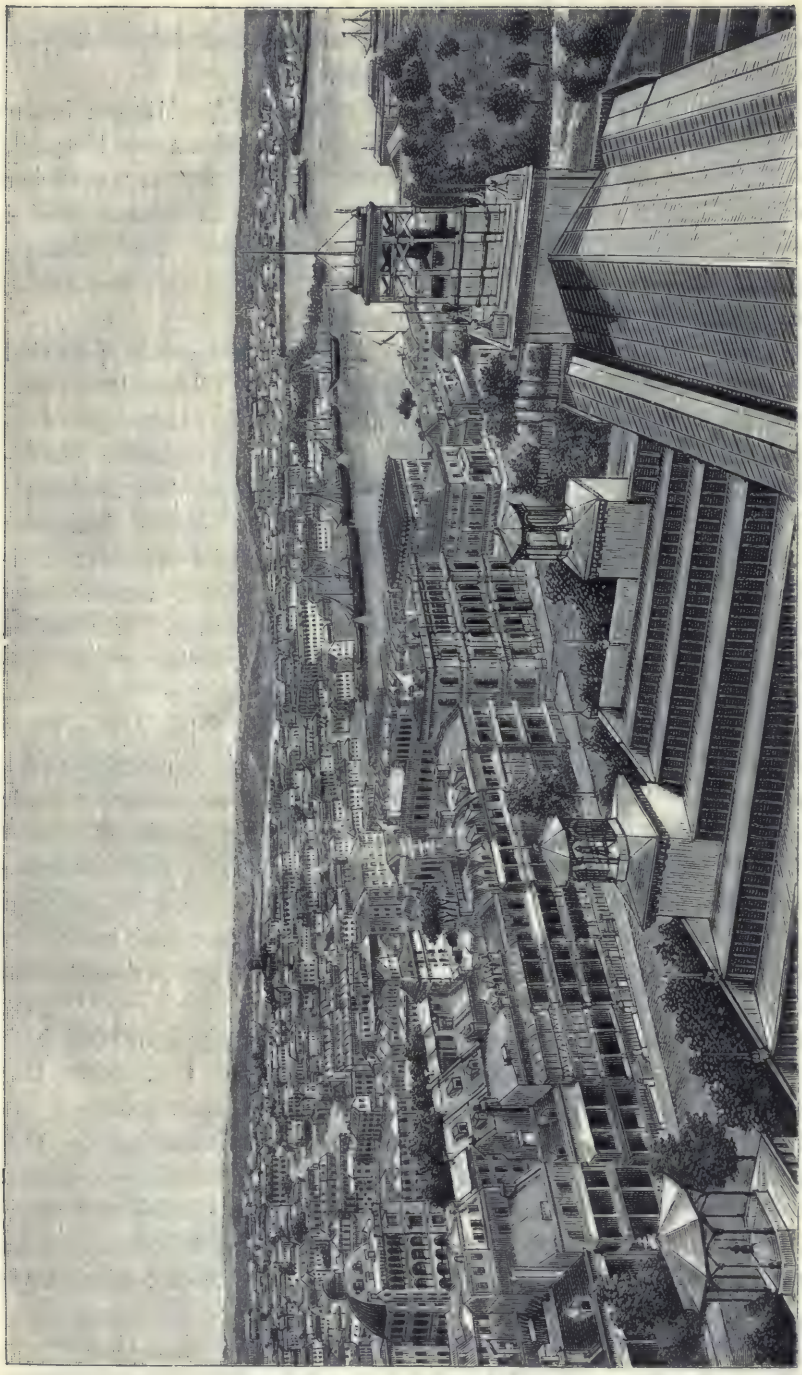
Reinen Tudorstyl zeigt das Palais des Gouverneurs, welches eine schöne Aussicht auf Farm Cove und den botanischen Garten geniesst. In dessen Nähe lag das sogenannte Gartenpalais, in welchem die grosse Ausstellung von 1879 stattfand, das aber einige Jahre darauf einem gewaltigen Brande zum Opfer fiel, wobei viele werthvolle Sammlungen vernichtet wurden.

Sydney besitzt drei grosse öffentliche Bibliotheken.

Gut untergebracht sind die zahlreichen Bankinstitute, über welche man in Sydney verfügt. Sie haben sich ihre Behausungen in allen möglichen Stylarten und zumeist mit bedeutendem Aufwande hergestellt. Es gehören hieher die New South Wales-, die Commercial-, die Australian Joint Stock-, die City-, die English and Scottish, die Australasian, die London Chartered, die Oriental, die Mercantile, die Neuseeland-, die Queensland National-, die Federal und die Australian Commercialbank. Ein eigenes schönes Palais besitzt auch die Australian Mutual Provident Society, eine Versicherungsanstalt, und ebenso verfügen mehrere in Sydney erscheinende Journale über eigene mit allen modernen Erfordernissen ausgestattete Etablissements, so der Sydney Morning Herald, welches Blatt nicht ganz mit Unrecht die „Times“ des australischen Continentes genannt wird.

Hervorragend sind ferner eine Anzahl stattlicher, im Besitz grosser Kaufherren befindlicher Waarenhäuser in verschiedenen Theilen der Stadt, unter denen insbesondere einige Wollmagazine sich sowohl durch ihr gefälliges Aeussere als auch durch die praktische Einrichtung der inneren Manipulation auszeichnen. In diesen verschiedenen Waarenhäusern lagern ganz riesige Quantitäten und geben Zeugniss von der colossalen Production des australischen Continentes und der Thätigkeit seiner Bewohner.

Zwischen George und Pitt Street erhebt sich das Postgebäude (Post Office.) Es ist im Venetianer Styl gehalten, durch Säulenhallen an beiden Seiten geziert und von einem Thurme überragt, welcher eine Höhe von 77 Metern erreicht. Dieser Bau wurde mit einem Aufwande von vier Millionen Gulden hergestellt. Ein ebenso imposantes Bauwerk ist das neue Stadthaus (Town Hall), dessen grosse Halle



Sydney.

einen Flächenraum von 1300 Quadratmetern umfasst und für die Versammlung von 5000 Personen Raum hat.

Unter den öffentlichen Gebäuden sind noch das Museum in der Nähe von Hyde Park, das Parlamentshaus, das Prinz Albert Hospital, das Zollamt, die Münze, die Sternwarte (in 33° 51′ 41″ südlicher Breite und 151° 12′ 23″ östlicher Länge v. Gr.) zu nennen. Hiebei ist gar nicht der vielen Privatgebäude gedacht, unter denen namentlich die Villen in den Vororten sich durch Eleganz der Ausstattung und prachtvolle Gartenanlagen auszeichnen.

Für das Vergnügen wird durch sechs Theater gesorgt; es sind dies das Royal, Her Majesty's, Gaiety, Criterion, Opera House und Royal Standard-Theatre. Es mag einen Beweis für die theatralische Entwicklung der Stadt bilden, dass hier regelmässig englische Gesellschaften und italienische Sänger ihre Stagione haben, dass aber selbst für französische Celebritäten eine Kunstreise zu diesen Antipoden lucrativ erscheint. Ebenso dienen dem Vergnügen wie der erfrischenden Erholung die schönen Parkanlagen in den verschiedenen Theilen der Stadt, eine wahre Zierde von Sydney. Wir haben schon früher des botanischen Gartens gedacht. Eine grosse Anlage ist auch der Hyde Park fast im Centrum der Stadt, dann die sogenannte Domain gegen die Farm Cove zu, Prinz Alfred Park, Belmont Park und andere mehr (darunter auch ein Leichhardt Park). In jüngster Zeit ist eine grossartige Parkanlage am östlichen Ende der Stadt zwischen den Vororten Waverley und Randwick in der Ausführung begriffen. In diesem Parke ist auch ein grosses museumartiges Prachtgebäude, das sogenannte Hate House projectirt. Im Hyde Park erhebt sich eine Statue des Prinzen Albert. Statuen sind in Sydney auch der Königin Victoria und in dankbarer Erinnerung dem Capitän Cook gewidmet.

Die Strassen von Sydney sind gut gehalten, in der Regel breit angelegt, mit Holz gepflastert und theils noch mit Gas, theils aber schon mit elektrischem Lichte beleuchtet. Die Wasserversorgung der Stadt ist eine entsprechende, doch ist man noch immer mit der Vervollständigung der bezüglichen Anlagen und Einrichtungen beschäftigt.

An Humanitätsanstalten aller Art leidet Sydney keinen Mangel. Abgesehen von zahlreichen und gut eingerichteten Spitälern gibt es eigene Institute für Blinde, Taube und Geisteskranke, Kinderasyle u. s. w.

Als Verkehrsmittel dienen zu Lande Pferde- und Dampftrambahnen, Omnibusse aller Art und Cabs nach Londoner Brauch, ausser-

dem durchkreuzen zahlreiche Fährboote (Dampfer) die Bucht von Port Jackson, um die Verbindung mit den verschiedenen Vororten aufrecht zu erhalten. Die Zahl dieser Vororte ist eine sehr bedeutende.

Zu den Vororten zählt auch Botany an der südlich von Port Jackson gelegenen Botany Bay, allwo bekanntlich die ersten Sträflinge landeten und sich niederliessen. Doch fand man bald Port Jackson in jeder Beziehung günstiger gelegen und sah sich veranlasst, die Colonie dorthin zu verlegen.

Das industrielle Leben von Sydney tritt uns in dessen verschiedenen Fabriksanlagen entgegen. Wir finden sehr grossartige Etablissements, welche viele Hunderte von Arbeitern beschäftigen, insbesondere in Lederwaaren, Kleidern und Kutschen aller Art, dann für Schiffbau und technische Einrichtungen. Es werden hier für die Eisenbahnen des Landes sowohl Maschinen und Waggons gebaut, als auch die Schienen hergestellt. Und all' diese Entwicklung, welche viele gleich grosse Städte Europas weit zurück lässt, auf einem Punkte der Erde, welcher 20.000 Seemeilen vom Cultur-Centrum Europa entfernt ist, und wo vor hundert Jahren einige Segeltuchzelte die Gründung der ersten australischen Stadt symbolisirten!

Bevor wir auf die Besprechung des Handelsverkehres von Sydney eingehen, dürfte es von Interesse sein, die Bedeutung dieses Hafens für den gesammten Handel von Neusüdwales festzustellen. Es wird dies aus den folgenden statistischen Aufzeichnungen am leichtesten ersichtlich sein.

Im Jahre 1890 bezifferte sich der Aussenhandel von Neusüdwales auf 43,295.381 £. Hievon entfielen 21,370.039 £ auf den Import und 21,925.342 £ auf den Export. Nahezu 80% der Einfuhr mit einem Werthe von 16,566.893 £ nahmen ihren Weg über Sydney, während von der Gesammtausfuhr rund 55% im Werthe von 12,571.535 £ durch Sydney besorgt wurden.

Der Handel von Neusüdwales hat gegen das vorhergehende Jahr eine Abnahme erfahren, ist aber höher, als in den Jahren 1888 und 1887, deren Resultat nachstehende Tabelle veranschaulicht.

Es belief sich der

		Import	Export
1889	auf	22,863.057 £	23,294.934 £
1888	„	21,229.277 „	20,920.130 „
1887	„	19,313.127 „	18,521.750 „
1886	„	23,737.461 „	15,717.937 „

Die Betheiligung der verschiedenen Länder an dem Aussenhandel von Neusüdwales geht aus folgender Aufstellung hervor:

An den oben erwähnten Werthen participirten im Jahre 1890 in der

	Einfuhr	Ausfuhr
Grossbritannien mit	6,623.431 £	8,628.007 £
Britische Colonien und Besitzungen mit	11,838.346 „	10,400.081 „
Alle anderen Staaten mit	3,463.565 „	2,341.951 „

Man ersieht hieraus die dominirende Stellung Englands im Handel dieser Colonie, welche in erster Linie darauf zurückzuführen ist, dass die gesammte Cultur und Civilisation aus England stammt. Die Häuser und Wohnungen werden denen des Mutterlandes nachgebaut, der Ackerbau wird hier wie dort mit denselben Geräthschaften betrieben, Wagen, Geschirre und alle anderen Bedarfsartikel werden den heimischen Modellen nachgebildet. Alles, was aus dem Mutterlande kommt, wird ohne Besinnen gern angenommen und als ausschliesslich massgebend betrachtet.

Für die Ausfuhr der in der Colonie erzeugten Rohwaaren bildet andererseits London den Hauptstapelplatz in Europa.

Die übrigen australischen Colonieen sind an dem Handel von Neusüdwales mit 40% der Einfuhr und 45% der Ausfuhr betheiligt. So werden von Victoria vornehmlich Getreide, Früchte, Heu, Gemüse, Butter und landwirthschaftliche Geräthschaften eingeführt. Die Hauptausfuhr nach Victoria besteht in Wolle, die der vorhandenen Wasserwege halber nach Melbourne als Transithafen verschifft wird. In den letzten Jahren hat der Werth dieser Ausfuhr regelmässig 2 Mill. £ überstiegen. Ein anderer wichtiger Artikel, der nach Victoria geführt wird, ist Schlachtvieh im Durchschnittswerthe von mehr als $1^1/_2$ Mill. £. $^1/_2$ Mill. £ betrug jährlich der Export von Neusüdwales-Kohlen nach Victoria.

Aus Queensland wird hauptsächlich Gold importirt, welches der Münze in Sydney zur Prägung zugeführt wird. Im Jahre 1889 betrug diese Einfuhr $2^3/_4$ Mill. £.

Die anderen Importe aus Queensland, bestehend in Rohzucker, Wolle (zur Ausfuhr), Zinn, conservirtem Fleisch, Talg und Häuten, übersteigen jährlich den Gesammtwerth von $3^1/_2$ Mill. £.

Die Ausfuhr nach Queensland wird auf circa 2 Mill. £ bewerthet.

Der Handel mit Südaustralien wird mit $1^1/_2$ Mill. £ angegeben. Hauptartikel der Ausfuhr bildet auch hier Wolle, die nach Adelaide der bequemeren Verschiffung wegen ausgeführt wird, während aus dem Brokenhill-Bezirke zumeist Erze eingeführt werden.

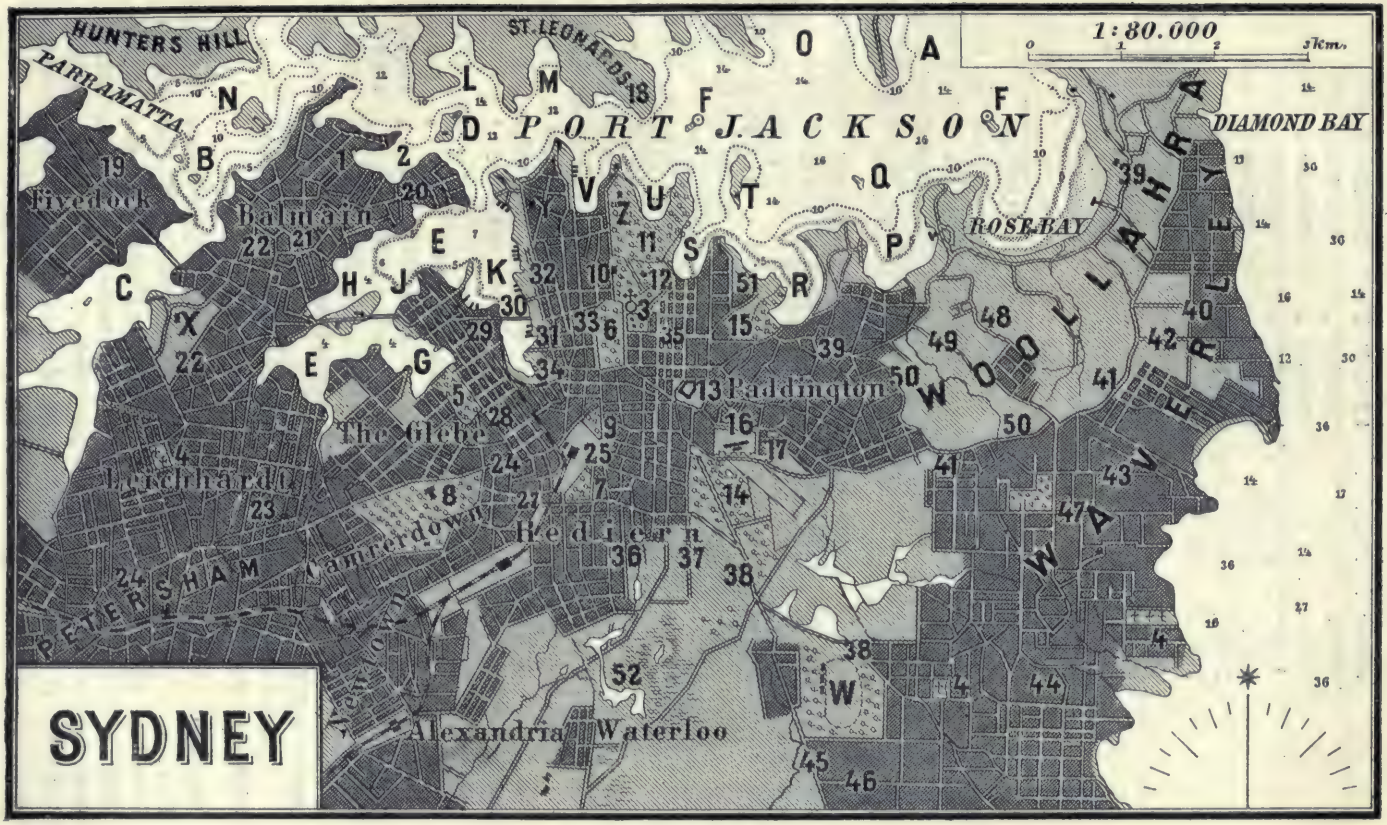
Der Werth des Handels mit Tasmanien beziffert sich auf 6—700.000 £ jährlich.

Die nachstehende Uebersicht über die Werthe der Einfuhr und Ausfuhr im Hafen von Sydney in den einzelnen Monaten des Jahres 1890 gibt ein anschauliches Bild von dem Gange des Handelsverkehres:

Legende zum Plan von Sydney.

A Einfahrt nach Sydney, **B** Spectacle- und Schnapper-Insel, **C** Iron Cove, **D** Coat-Insel, **E** Johnstones Bay, **F** Leuchtfeuer, **G** Blackwattle Bay, **H** White Bay, **J** Elisabeth Bay, **K** Darling Bay, **L** Berrys Bay, **M** Lavender Bay, **N** Cockatoo-Insel, **O** Mossmans Bay, **P** Double Bay, **Q** Clarke-Insel, **R** Rushcutter Bay, **S** Wooloomoolo Bay, **T** See-Arsenal, **U** Farm Cove, **V** Sydney Cove, **W** Wettrennplatz, **X** Irrenhaus, **Y** Sternwarte, **Z** Gouvernements-Gebäude. — 1 Morts Dock, 2 Watterview Bay, 3 St. Maria-Kirche, 4 Friedhof, 5 Wentworth Park, 6 Hyde Park, 7 Albert Park, 8 Universität, 9 Belmore Park, 10 Parlaments-Gebäude, 11 Botanischer Garten, 12 National-Kunst-Gallerie, 13 Gefängniss, 14 More Park, 15 Rushcutter Bay Park, 16 Victoria-Caserne, 17 Wasserreservoir, 18 Admiralat, 19 Lyons Road, 20 Barling Street, 21 Montague Str., 22 Darling Str., 23 Annandale Str., 24 Parramatta Road, 25 Bahnhof, 26 Mount Renny, 27 Cleveland Str., 28 James Str., 29 Pyrmont Str., 30 Pyrmont-Brücke, 31 Sussen Str., 32 Kent Str., 33 Pitt Str., 34 Liverpool Str., 35 William Str., 36 Phillip Str., 37 Dawling Str., 38 Randwick Str., 39 South Head Str., 40 Mitschell Str., 41 New South Head Str., 42 Gregory Str., 43 Waverly Str., 44 Bishopcourt Str., 45 Runerband Str., 46 Barker Str., 47 Birrell Str., 48 Upper Victoria Str., 49 Bellevue Str., 50 Edgecliff Str., 51 Macleat Str., 52 Waterloo-Teich.

Sydney (Sonden in Metern).



(Legende siehe auf Seite 788.)

	Einfuhr	Ausfuhr
Jänner	1,346.014 £	2,125.718 £
Februar	1,324.146 „	1,327.100 „
März	1,287.603 „	909.269 „
April	1,327.107 „	640.045 „
Mai	1,031.028 „	555.601 „
Juni	1,166.157 „	607.527 „
Juli	1,640.032 „	587.126 „
August	1,741.766 „	575.291 „
September	1,252.298 „	709.939 „
October	1,544.496 „	1,583.348 „
November	1,477.593 „	1.316.800 „
December	1.428.653 „	1,638.771 „
Gesammtverkehr	16,566.893 £	12,571.535 £

Um die Handelsbewegung von Sydney im Speciellen kennen zu lernen, müssen wir auf den Verkehr des Jahres 1889 zurückgreifen. Es wird bei dieser Besprechung auf die Gesammt-Ein- und Ausfuhr der Colonie hingewiesen werden, damit man in den Stand gesetzt sei, die Bedeutung Sydneys für den Handel von Neusüdwales zu beurtheilen.

Industrielle Erzeugnisse aller Art bilden den Hauptantheil der Einfuhr von Sydney. Im Jahre 1889 importirte Sydney für 2,164.206 £ Manufacturwaaren und für 1,046.146 £ Kleider nebst Zubehör (die correspondirenden Ziffern des Importes der ganzen Colonie waren 2,440.000 £ und 1,218.696 £).

In Schuhen besorgte Sydney den ganzen Import im Werthe von 584.518 £.

Ebenso deckt sich der Import Sydneys an Eisenwaaren im Werthe von 823.000 £ und an Maschinen im Werthe von 462.767 £ mit dem der ganzen Colonie.

Die Einfuhr von Zinn und Zinnwaaren belief sich auf 184.000 £, die von Eisen und Stahl auf 151.000 £, von Gold- und Silberwaaren auf 150.000 £, Waffen und Munition auf 160.000 £, von Eisenbahnmaterialien auf 98.000 £.

Sydney importirte ferner Bücher und Zeitungen für 182.369 £, Papiere aller Art für 128.643 £, gegen 174.885 £ der ganzen Colonie, während alle hier folgenden Waaren nur über Sydney eingeführt wurden, und zwar:

Spielwaaren	für 156.185 £	Möbel	für 197.114 £
Claviere	„ 98.803 „	Eiserne Betten	„ 60.955 „
Uhren	„ 84.881 „	Drogu. u. Apothekerw.	„ 188.025 „
Schreibmaterialien	„ 148.370 „	Porzellan- u. Thonwaar.	„ 144.815 „
Hüte und Kappen	„ 158.000 „	Glaswaaren	„ 96.000 „
Kerzen	„ 55.745 „	Handschuhe	„ 93.422 „
Oeltuch und Linoleum	„ 55.000 „		

In der Gruppe der Nahrungs- und Genussmittel verzeichnete Sydney im Jahre 1889 einen Import an

	Werth		Werth
Rohzucker	937.000 £	getrockn. u. frisch. Früchten	313.000 £
Thee	385.000 „	Fischen (frisch u. präservirt)	131.000 „
Getreide u. Hülsenfrüchten	917.000 „	Bier in Fässern u. Flaschen	438.000 „
Malz	107.000 „	Spirituosen	463.000 „
Mehl	741.000 „	Wein	116.660 „
Reis	82.473 „	Condensirter Milch	76.000 „
Butter	82.000 „		

Diese Werthe repräsentiren die Einfuhr der ganzen Colonie.

Sydney importirte ferner im gleichen Zeitabschnitte Tabak für 105.000 £ und Cigarren für 90.393 £.

Einen wichtigen Artikel der Einfuhr bildete ferner Holz mit einem Werthe von 407.000 £ und Cement im Werthe von 118.712 £.

Die wichtigsten Artikel, welche die Colonie Neusüdwales nicht über Sydney, sondern zumeist auf dem Landwege importirte, sind Gold für 2,880.900, Wolle für 330.000 und Schafe (lebend) für 416.935 £.

Ueber die Ausfuhr von Sydney liegen uns leider keine ausführlichen Daten vor, es soll daher im Folgenden der Export von Neusüdwales behandelt und, soweit es möglich ist, die Theilnahme von Sydney an demselben festgestellt werden.

Als der wichtigste Ausfuhrartikel von Neusüdwales ist Wolle anzusehen. Deren Export bezifferte sich im Jahre 1889 auf 2,662.290 Cwts. im Werthe von 10,785.070 £. 60% dieser Ausfuhr nahmen ihren Weg über Sydney, welches 412.661 Ballen verschiffte, während 144.290 Ballen über die Landesgrenze nach Victoria und 59.636 Ballen nach Südaustralien gingen. Die Wollausfuhr von Neusüdwales beträgt so viel, wie die aller übrigen australischen Colonien zusammengenommen.

Der weitaus grössere Theil dieser Ausfuhr, nämlich 357.546 Ballen, wurden nach London, als dem eigentlichen Marktplatz für australische Wolle, versandt.

Da Wolle den bedeutendsten und werthvollsten Exportartikel von Australien bildet, dürfte es von Interesse sein, an dieser Stelle in übersichtlicher Form nicht allein die Theilnahme der einzelnen Colonien an dieser Ausfuhr zu beleuchten, sondern die bedeutendsten Absatzgebiete für diesen Artikel kennen zu lernen.

Die Gesammtausfuhr Australiens an Wolle bewerthete sich im Jahre 1889 auf 26,244.269 £. Davon betrug die eigene Production der Colonie 21,305.634 £.

An dieser Ausfuhr waren die einzelnen Colonien in folgender Weise betheiligt:

Neusüdwales	mit	10,785.070 £
Victoria	„	5,928.847 „
Queensland	„	2,680.134 „
Südaustralien	„	2,194.701 „
Westaustralien	„	395.904 „
Tasmanien	„	283.237 „
Neuseeland	„	3,976.376 „
Zusammen		26,244.269 £

Davon wurden verschifft nach:

Grossbritannien	für	18,840.978 £
Belgien	„	1,407.568 „
Deutschland	„	714.402 „
Frankreich	„	172.723 „
allen anderen Staaten	„	5,108.598 „

Ueberhaupt hat sich der Wollhandel während der letzten Jahre wesentlich geändert. Während früher die australische Wolle beinahe ausschliesslich in Consignation nach London ging, um da im Auctionswege verkauft zu werden, erscheinen jetzt die Käufer selbst in Australien und treten mit den Producenten

direct in Fühlung. Thatsächlich gingen im letzten Jahre bereits drei Siebentel des ganzen Wollvorrathes schon in Australien in feste Hände über.

An Häuten und Fellen exportirte Neusüdwales für 384.345 £, wovon der grössere Theil (136.000 Stück) über Sydney ging.

Der Export in Talg der ganzen Colonie belief sich auf 186.291 Cwts. im Werthe von 201.712 £ (23.637 Fass gingen über Sydney).

Unverarbeitetes Leder wurde im Werthe von 168.712 £ exportirt.

Neusüdwales verzeichnet ferner einen lebhaften Export an lebenden Thieren, der zumeist über die Landesgrenze erfolgt und 1889 sich auf 3385 Pferde (für 143.364 £), 82.771 Stück Schlachtvieh (für 516.009 £) und 1,217.325 Schafe (500.740 £) erstreckte.

Dagegen geht die Ausfuhr von frischem und conservirtem Fleisch, dessen Ausfuhrwerth sich im Jahre 1889 auf rund 100.000 £ belief, ausschliesslich über Sydney. Namentlich aber hat die Ausfuhr von gefrorenem oder in Kühlräumen verschifftem Fleisch sehr bedeutende Fortschritte zu verzeichnen. Seit langen Jahren wurden in dieser Richtung Anstrengungen gemacht, bis neuerdings die Schwierigkeiten sowohl auf dem Lande, wie bei den Schiffseinrichtungen überwunden wurden. Nachdem sowohl die Peninsular als die Orient Line auf ihren Postschiffen die nothwendigen Einrichtungen getroffen haben, das Fleisch in frischem Zustande zu transportiren, ist man gegenwärtig im Stande, in gewissen Monaten wöchentlich 5000 bis 7500 Hammel und ausserdem eine gewisse Quantität Rindfleisch nach London zu senden. Der Preis des Hammelfleisches stellt sich gegenwärtig in London auf 4 *d* per Pfund, wovon 2½ *d* auf die Verschiffungs-, Transport-, Auslade-, Verkaufs- und Generalkosten entfallen. Man ist zur Zeit in Sydney damit beschäftigt, durch einen daselbst zu erbauenden Kühlraum und durch Anschaffung entsprechender Eisenbahnwaggons im Inlande geschlachtetes Vieh in gutem Zustande auf den Markt zu liefern. Die Kälteerzeugung soll theils durch Eis, theils durch comprimirte Luft bewirkt werden.

Der Hauptantheil an der Ausfuhr von conservirtem Fleisch fällt der „Sydney Meat Preserving Cy." zu, die in der letzten Hälfte des vorigen Jahres bereits 177.211 Schafe und 796 Rinder verarbeitete, bezw. deren Fleisch in gefrorenem Zustande versandte.

In ähnlicher Weise wird jetzt auch der Export von frischer Butter von Sydney aus in entsprechend abgekühlten Schiffsräumen nach London vorgenommen, wo für erste Qualität solcher Butter 1 *sh.* per Pfund bezahlt wird. Die Ausfuhr belief sich 1889 auf 142 *T* und 1890 schon auf 250 *T*.

Der Export von Zinn und Kupfer erfolgt zumeist über Sydney, welches im Jahre 1889 120.942 Cwts. Kupfer im Werthe von 301.266 £ und 95.000 Cwts. Zinn im Werthe von 435.167 £ verschiffte.

Sehr bedeutend ist die Goldausfuhr von Neusüdwales. Dieselbe umfasste 1889 842 Kisten Gold (gemünzt) für 3,157.965 £ und in Barren für 44.619 £. Davon gingen für 2,928.805 £ von ersterem und für 39.945 £ von letzterem, also mehr als 90% über Sydney. Ausserdem exportirte dieses für 84.484 £ Silber.

Einen weiteren wichtigen Ausfuhrartikel der Colonie bildet Kohle. Deren Ausfuhr betrug 1889 2,397.261 *T* für 1,334.154 £, welche zumeist in den nördlichen Bezirken gewonnen wird und über Newcastle ins Ausland geht.

Das Pflanzenreich war 1889 in der Ausfuhr von Neusüdwales durch folgende Artikel vertreten:

Weizen u. Mais im Werthe von	58.733 £	Thee . . . . im Werthe von	35.889 £
Mehl . . . . . „ „ „	201.014 „	Tabak . . . . „ „ „	73.776 „
Zucker . . . . „ „ „	90.000 „		

An industrieellen Erzeugnissen exportirte die Colonie (zumeist über Sydney) im Wege des Reexportes Manufacturwaaren und Kleider für 325.357 £ und Eisen- und Stahlwaaren für 75.459 £.

Sydney ist der Sitz einer nennenswerthen Industrie, welche sich in manchen Artikeln den Importeuren bereits fühlbar macht. Es befindet sich daselbst eine Anzahl grosser und mächtiger Maschinenfabriken, in welchen Maschinen und Bestandtheile aller Art, auch Locomotiven für die Regierungsbahnen erzeugt werden.

Sydney besitzt über 100 Etablissements für die Erzeugung von Kleidern aller Art, in deren jedem 50 bis 400 Arbeiter beschäftigt sind.

Eine grosse Schuhfabrik gibt 350 Arbeitern Beschäftigung.

Drei Dampfmühlen sind daselbst im Betriebe, deren grösste 250 Menschen Arbeit gibt.

Die Wagenfabrication wird in ausgedehntem Masse betrieben.

Ueber die industrielle Thätigkeit in Neusüdwales gibt uns die officielle Statistik folgendes interessante Bild:

Im Jahre 1889 waren im Lande 101 Dampfmühlen mit 2611 Pferdekräften im Betriebe.

Die Gesammtzahl aller industriellen Etablissements belief sich auf 2926 und beschäftigte 44.989 Personen. Von dieser Zahl befassten sich 175 Fabriken mit der Verarbeitung von Rohstoffen im Interesse der Landwirthschaft, 639 Etablissements dienten der Herstellung von Nahrungsmitteln und Getränken, 114 erzeugten Textilwaaren, 313 waren Maschinenfabriken und Eisenwerke, 61 dienten dem Schiffbau, 124 waren Möbelfabriken, 285 betrieben die Erzeugung von Wagen und Sattlerwaaren, 30 Seifen- und Kerzenfabriken producirten 164.800 Cwts. Seife und 23.884 Cwts. Kerzen.

In 10 Tabakfabriken wurden 1,971.394 Cwts. Tabak erzeugt.

38 mit Dampfbetrieb eingerichtete Zuckerfabriken producirten 380.520 Cwts. Zucker und 494.145 Gall. Melasse, und eine einzige Zuckerraffinerie erzeugte 600.000 Cwts. raffinirten Zucker.

In 76 Brauereien wurden 9,515.200 Gall. verschiedener Biere erzeugt, welche 80% des gesammten inländischen Bedarfes deckten.

Von 59 Fabriken wurden 2,196.815 Paar Schuhe und Stiefel fertiggestellt.

Angesichts dieser sicherlich bedeutenden Entwicklung der ansässigen Industrie mag aber denn doch constatirt werden, dass kein Industriezweig in Australien so weit vorgeschritten ist, um den Import überflüssig erscheinen zu lassen.

Der gesammte Schiffsverkehr erreichte im Hafen von Sydney 1889 im Einlaufe allein 2256 Dampfer mit 1,870.282 *T* und 998 Segler mit 761.799 *T*, zusammen 3254 Schiffe mit 2,632.081 *T*; der Verkehr von Schiffen grosser Fahrt allein im selben Jahre 1832 Schiffe mit 2,431.101 *T* im Einlaufe, 1666 Schiffe mit 2,217.200 *T* im Auslaufe, zusammen 3498 Schiffe mit 4,748.301 *T*, 1888 im Ganzen 3522 Schiffe mit 4,527.760 *T*.

Von diesem Verkehre entfällt auf den Kohlenhafen Newcastle ein bedeutender Antheil.

Schiffsgesellschaften, welche einen regelmässigen Verkehr zwischen Sydney und den Ländern ausser dem Festlande von Australien unterhalten und den Postdienst besorgen, sind:

1. Die Peninsular and Oriental Steam Navigation Cy.

2. Die Orient and Pacific Steam Navigation Cy. (Orient Line), deren Schiffe wöchentlich von London abgehen und abwechselnd über Neapel oder Brindisi, Aden oder Colombo, Adelaide, Melbourne und Sydney anlaufen.

3. Die Messageries maritimes, welche einmal monatlich von Marseille über Aden nach Albany, Adelaide, Melbourne und Sydney und von da weiter nach Noumea (Neucaledonien) gehen.

4. Der Norddeutsche Lloyd verkehrt einmal monatlich von Bremen über Antwerpen, Genua, Port Said, Aden, Colombo nach Adelaide, Melbourne und Sydney; er betreibt eine Zweiglinie von Sydney nach den Samoa-Inseln.

5. Die Deutsch-Australische Dampfschifffahrtgesellschaft lässt alle drei Wochen ein Schiff von Hamburg über Antwerpen nach den genannten australischen Häfen laufen.

6. Die Oceanic Steamship Cy. stellt die Verbindung von Sydney mit San Francisco über Auckland und Honolulu in vierwöchentlichen Fahrten her.

7. Die Union Steamship Cy. of New Zealand geht wöchentlich von Melbourne über eine Reihe australischer Häfen nach Sydney.

8. Die Australasian United Steam Navigation Cy. verbindet Sydney mit Melbourne und Brisbane, den Fidschi-Inseln und Noumea.

Ausserdem gibt es eine Reihe von Schiffahrtgesellschaften, welche den Verkehr der Häfen der australischen Colonieen untereinander im Anschlusse an die transoceanischen Linien besorgen. Die wichtigsten derselben, welche Sydney regelmässig anlaufen, sind die Tasmanian Steamship Cy., Manly Beach Steamship Cy., Shellharbour Steamship Cy., Bulli Coal Cy., Newcastle Steamship Cy.

Von Sydney gehen drei Bahnlinien in das Innere des Landes. Die Südbahn (Southern Line) geht von Sydney bis Albury (387 englische Meilen). Bei Junce zweigt sie ab nach Südwest und endet bei Hay (454 Meilen). Die Westbahn, die längste Eisenbahn von Australien (Western Line), geht von Sydney nach Bourke und die Nordbahn (Northern Line) endet an der Grenze von Queensland. Am 30. Juni 1890 umfasste das Bahnnetz in Neusüdwales 2182 englische Meilen.

Von Sydney gehen 2 Kabel nach Nelson an der Nordküste der Südinsel von Neuseeland.

Sydney ist Sitz einer Handelskammer, einer Börse und von 17 grossen Bankinstituten, welche im Jahre 1889 Dividenden zwischen 6 und 25% bezahlten.

Durch Consulate sind in Sydney vertreten: Argentinien, Belgien, Chile, Costa Rica, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich (G.-C.), Hawaï (G.-C.), Italien, Japan, Liberia, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Persien, Peru, Portugal, Russland, San Salvador, Schweden und Norwegen, Schweiz, Spanien, Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Brisbane.

Die nördliche Küste des australischen Continentes ist noch am wenigsten für culturelle Zwecke gewonnen, sie harrt noch auf ihre Zeit. Allerdings aber ist das ganze Territorium von der britischen Krone in Besitz genommen und in die einzelnen Colonialgebiete eingereiht. Es gehört theils zu Westaustralien, theils zu dem sogenannten Nordterritorium von Südaustralien, theils endlich zu Queensland.

Letztere Colonie umfasst den nordöstlichen Theil des Continentes und damit zugleich die nördliche Hälfte der Ostküste. Queensland hat sich ebenso wie die anderen Colonien von Neusüdwales abgelöst.

Um die Entdeckung und Erforschung eines guten Theiles des heutigen Küstengebietes von Queensland hat sich namentlich Flinders verdient gemacht. Derselbe fand auch zuerst die Moreton Bay, in welche der Brisbanefluss mündet, an dessen Mündung die gleichnamige Stadt, der Hauptort der Colonie Queensland, angelegt wurde.

Doch erst längere Zeit nach Flinders' Forschungsreisen schritt man zur Gründung einer Ansiedlung. 1824 fand man sich in Sydney bestimmt, in der Moreton Bay eine Zweigstation für besonders gefährliche und unverbesserliche Deportirte zu errichten. Dies war der Anfang der Colonisirung. Der Umstand, dass man dann im Hinterlande wundervolle Weidegründe entdeckte, veranlasste den Zuzug von Squatters aus Neusüdwales. Im Jahre 1842 wurde freier Zuzug von Einwanderern bedingungslos zugelassen und hörte auch die weitere Deportation von Sträflingen auf. Hiedurch gestaltete sich die Entwicklung dieser Colonie ebenso wie anderwärts günstiger. Zugleich machte sich eine lebhafte Agitation für die Lostrennung von der Stammcolonie geltend, welche Agitation nach mancherlei Schwankungen endlich 1853 zum Ziele führte. In diesem Jahre wurde die nunmehr Queensland benannte Colonie, welche bisher den Moreton Bay District gebildet hatte, förmlich als solche constituirt und Brisbane zu ihrer Capitale erklärt. Letzteres hat seinen Namen von Sir Thomas Brisbane, welcher zur Zeit der ersten Niederlassung in Moreton Bay Gouverneur von Neusüdwales gewesen ist. Eine grosse Schwierigkeit für die Colonie ergab sich in der Frage nach Beschaffung tüchtiger Arbeiter. Die ohnehin nur in geringer Zahl vorhandenen Ureinwohner zeigten sich wenig leistungsfähig, die Einwanderung von auswärts her lieferte keinen raschen Zuwachs, und die neuen

Ankömmlinge waren zumeist nicht gewohnt, schwere Arbeit zu verrichten. Empfindlich war insbesondere der Mangel an Arbeitern auf den Zuckerplantagen, welche man in Queensland einrichtete. Man entschloss sich also zur Einfuhr von Eingeborenen aus den Südsee-Inseln, wie auch von chinesischen Kulis. Leider ging man in ersterer Richtung nicht gerade in tadelloser Weise vor, vielmehr artete die Sache, zwar nicht der rechtlichen Form, wohl aber der Thatsache nach, in einen reinen Sclavenhandel aus; die harte Rücksichtslosigkeit, mit welcher die verschiedenen Agenten auf den Südsee-Inseln bei der sogenannten Anwerbung von Arbeitern vorgingen, hat zu manchen Conflicten geführt und nicht am wenigsten den bitteren Hass verursacht, welchen die Südsee-Insulaner gegen die Weissen hegen. Dieses Treiben hat endlich legislative Massregeln hervorgerufen. Es sollten künftighin nur solche Arbeiter in der Colonie zugelassen werden, deren freiwilliger Entschluss hiezu nachgewiesen werden komte. Man hat hiedurch zwar einigermassen den früheren Unfug gemildert, nämlich in der Richtung auf die Dauer des contractmässig stipulirten Arbeitsverhältnisses, aber gänzlich wurden doch die Uebelstände nicht beseitigt, welche bei Beschaffung von Arbeitern auf den Inseln eingerissen waren. Der Anbau von Zuckerrohr nahm jedoch in der Colonie einen fortwährenden Aufschwung, so dass dermalen bereits eine Fläche von 50.000 Acres durch diese Cultur in Anspruch genommen ist und man daher mit vollem Rechte auf eine noch weitere Ausdehnung derselben rechnen darf.

Der wichtigste Punkt der Colonie ist, wie schon erwähnt, die Stadt Brisbane, welche am gleichnamigen Flusse in der südlichsten Ecke von Queensland, nahe der Grenze gegen Neusüdwales an der Moreton Bay gelegen ist.

Die Moreton Bay wird durch eine sich weit vorstreckende Halbinsel und durch die nördlich vorliegende Moretoninsel gebildet. In die Bai mündet der Brisbanefluss, welcher die vorgenannte Stadt in einer S-artigen Krümmung dergestalt durchzieht, dass dadurch auf beiden Ufern halbinselförmige Gestaltungen des Terrains sich ergeben. Der Fluss ist gut schiffbar, aber wegen der Barre an seiner Mündung können nur Schiffe bis zu 5 *m* Tiefgang einlaufen. Grosse Seeschiffe ankern auf den Brisbane Roads, doch ist dieser Ankerplatz bei Nord- und Nordoststürmen schwerem Seegang ausgesetzt. Uebrigens muss bemerkt werden, dass grössere Schiffe nur mit Lootsen in die Moreton Bay überhaupt einfahren können.

Die Ufer des Flusses sind bei der Stadt mit guten Quaianlagen versehen; ausserdem befindet sich an der Südseite des Flusses ein geräumiges Trockendock. Wohl ist bisher eine unmittelbare Verbindung der Bahn mit den Quais noch nicht hergestellt, aber man beschäftigt sich doch schon ernstlich mit Projecten, welche diesem den Verkehr behindernden Uebelstande abhelfen sollen.

Die Stadt zerfällt in vier Quartiere: Nordbrisbane, Südbrisbane, Kangaroo Point und Fortitude Valley. Die Verbindung zwischen den

Brisbane.

auf beiden Flussufern gelegenen Stadttheilen wird durch die Victoriabrücke hergestellt. Diese Brücke ist durchweg in Eisen construirt und 300 *m* lang. Ausser durch diese Brücke wird die Communication zwischen beiden Ufern durch Dampffähren aufrecht erhalten.

Auch Brisbane zeigt wie die übrigen australischen Städte eine sehr regelmässige Gestaltung ihrer Anlage. Der Kern der Stadt liegt auf der durch den Fluss gebildeten Halbinsel des linken Ufers, in Nordbrisbane. Hier laufen sechs Hauptstrassen parallel mit einander, nämlich: Anna, Adelaide, Queen, Elisabeth, Charlotte und Mary Street. Sämmtlich in der Richtung von Nordost nach Südwest. Diese werden rechtwinkelig von sechs anderen gleichen Strassen, William, George, Albert, Edward, Creek und Wharf Street gekreuzt.

Es gibt nicht weniger als 45 Gotteshäuser in Brisbane, welche 14 verschiedenen Confessionen angehören. Davon verdienen Erwähnung in erster Linie die katholische Kathedrale von St. Stefan, St. John, die Kathedrale der Episkopalkirche, die Allerheiligen und die Baptistenkirche. Unter den öffentlichen Gebäuden ragen vor Allem das Stadthaus, der grossartige Palast der Regierungsbehörden (Government House), das mit einem Aufwande von 100.000 Pfund Sterling hergestellte Parlament, das Post- und Telegraphenamt, das zierliche Viceregal Lodge (der Wohnsitz des Gouverneurs), die im Cottagestyle gehaltene Normalschule und die im Tudorstyle erbaute Grammar School (eine Art von Gymnasium) hervor. Hieher zählen auch das ausgedehnte Justizgebäude, in welchem die Gerichtshöfe ihr Unterkommen haben, das Zollamt und das Mädchengymnasium, (Girls Grammar School).

Die Banken und sonstigen Institute haben auch zur Verschönerung der Stadt manchen rühmenswerthen Beitrag geleistet. Wir erwähnen nur die Nationalbank, die Royal Bank of Queensland, die Australian Mutual Provident Society, die Bank von Neusüdwales, die Australian Joint Stock Bank. Die im italienischen Styl gebaute Nationalbank insbesondere gehört zu den schönsten Bauwerken dieser Art in ganz Australien. Ein gewaltiger Bau ist auch das Palais der Brisbane Newspaper Company, welches allein über 100.000 Pfund Sterling kostete und sieben Geschosse aufweist. Auch die Clubs haben für sich in stattlicher Weise gesorgt, so besitzt der Queensland-Club ein wahres Prachtgebäude. An Theatern verdienen das Gaiety Theatre, das Opernhaus und das Victoriatheater Erwähnung. Es fehlt in Brisbane auch nicht an den erforderlichen Humanitätsanstalten, unter denen sich insbesondere ein grosses Krankenhaus und ein Waisenhaus befinden.

Selbstverständlich hat sich Brisbane nach dem löblichen Brauche der anderen australischen Städte auch mit Parkanlagen geziert; wiewohl man hier nicht einen so planmässigen Vorgang bei diesen Anlagen wie in Adelaide findet, so ist doch zunächst der botanische Garten zu erwähnen, welcher Gewächse aller Art enthält und ganz besonders gut gepflegt ist. In Zusammenhang damit steht Queen's Park, welcher namentlich für Cricket- oder Ballspiele benützt wird. Diese beiden Parks nehmen die Spitze der mehrerwähnten Halbinsel am linken Flussufer ein, in deren Mitte auch das Palais des Gouverneurs gelegen ist. Andere Parks sind Victoria und Bowen Park an der nördlichen Peripherie der Stadt. Im Bowen Park befindet sich ein Gebäude, in dem die regelmässigen Ausstellungen des Queenslander Nationalvereines abgehalten werden. Hier verfügt auch die Acclimatisationsgesellschaft über einen eigenen ihren Zwecken gewidmeten Grund.

Am rechten Ufer des Flusses, in South(Süd)Brisbane, welches seit 1890 eine selbständige städtische Gemeinde bildet, ist Honley Street die grösste und bedeutendste Strasse. Hier liegt auch der hübsche Park von Woollogata. Die Halbinsel, welche südlich durch den Fluss gebildet wird und wesentlich geschäftlichen Zwecken, namentlich dem Schiffsverkehre dient, heisst Kangaroo Point.

Brisbane ist durchweg gut mit Gas beleuchtet und im Besitz einer sehr entsprechenden und reichlich versorgten Wasserleitung. Die Bevölkerung der Gemeinde Brisbane belief sich 1891 auf 56.000 Seelen; mit South-Brisbane und den Vororten dürfte sie nahezu 100.000 Seelen erreichen.

Die Lage der Stadt, deren nördlicher Theil sich auf sanften Hügeln erhebt, welche durch die parkähnlichen Anlagen ein recht lebhaftes Vegetationsbild zeigen, ist eine freundliche. Das Bild gewinnt an Reiz durch den breiten und vielbelebten Fluss, auf dem sich ein rühriger Verkehr abspielt. Als Hintergrund der Landschaft dienen Höhenzüge, welchen jedoch der immer wiederkehrende Mangel australischer Landschaften, nämlich der Abgang von üppigem Wald anhaftet.

Im Ganzen macht Brisbane einen günstigen Eindruck und dazu den Eindruck eines kräftig aufstrebenden Gemeinwesens. Wir müssen hier, wie bei den vorher betrachteten Städten, welche ebenso nur ein kurzes Alter aufweisen, namentlich hervorheben, dass der Aufwand für öffentliche und grossartige Anlagen aller Art, wie solche alte Städte in Europa kaum ihr Eigen nennen, geradezu Staunen

erregt und zugleich einen Massstab für die Ertragsfähigkeit dieser Colonie bietet.

Der Aussenhandel von Brisbane muss nach dem der ganzen Colonie Queensland beurtheilt werden, weil auch hier eine Statistik über den Verkehr der einzelnen Hafenplätze nicht vorliegt. Aus der unten folgenden Zusammenstellung des Schiffsverkehres der verschiedenen Häfen von Queensland wird ersichtlich, dass Brisbane für den überseeischen Handel beinahe ausschliesslich in Betracht kommt.

Der Handel von Queensland hat in den letzten Jahren einen bedeutenden Aufschwung genommen. Seit 10 Jahren hat sich derselbe nahezu verdoppelt. Die Handelsbewegung dieser Colonie zeigt während der letzten 4 Jahre folgendes Bild. Es belief sich die

	Einfuhr	Ausfuhr
1889 . . . . . auf	6,052.562 £	7,736.309 £
1888 . . . . . „	6,646.738 „	6,126.362 „
1887 . . . . . „	5,821.611 „	6,453.945 „
1886 . . . . . „	6,103.227 „	4,933.970 „

Die Einfuhr setzt sich aus industriellen Erzeugnissen aller Art und verschiedenen Nahrungsmitteln, die zur Ergänzung des Bedarfes dienen, zusammen. In der ersten Gruppe findet die Textilwaaren- und Bekleidungsindustrie die stärkste Vertretung.

Es belief sich im Jahre 1889 der Werth der importirten Woll-, Baumwoll- und Leinenwaaren auf 311.447 £, Kleider- und Confectionswaaren auf 267.346 £.

Der Import von Schuhwaaren hatte einen Werth von 145.740 £ und der von Sattlerwaaren einen solchen von 28.954 £.

Metalle und Metallwaaren wiesen im selben Jahre folgende Einfuhrwerthe auf: Eisen und Stahl 271.858 £, Eisen- und Messerschmiedwaaren 190.844 £, Maschinen aller Art 166.052 £.

Erwähnenswerth ist ferner die Einfuhr von Büchern und Zeitungen für 62.524 £ und Papier und Papierwaaren für 104.000 £.

Ausserdem wurde eine Reihe anderer Industrieerzeugnisse importirt, deren specielle Aufzählung infolge der geringeren Werthe überflüssig erscheint.

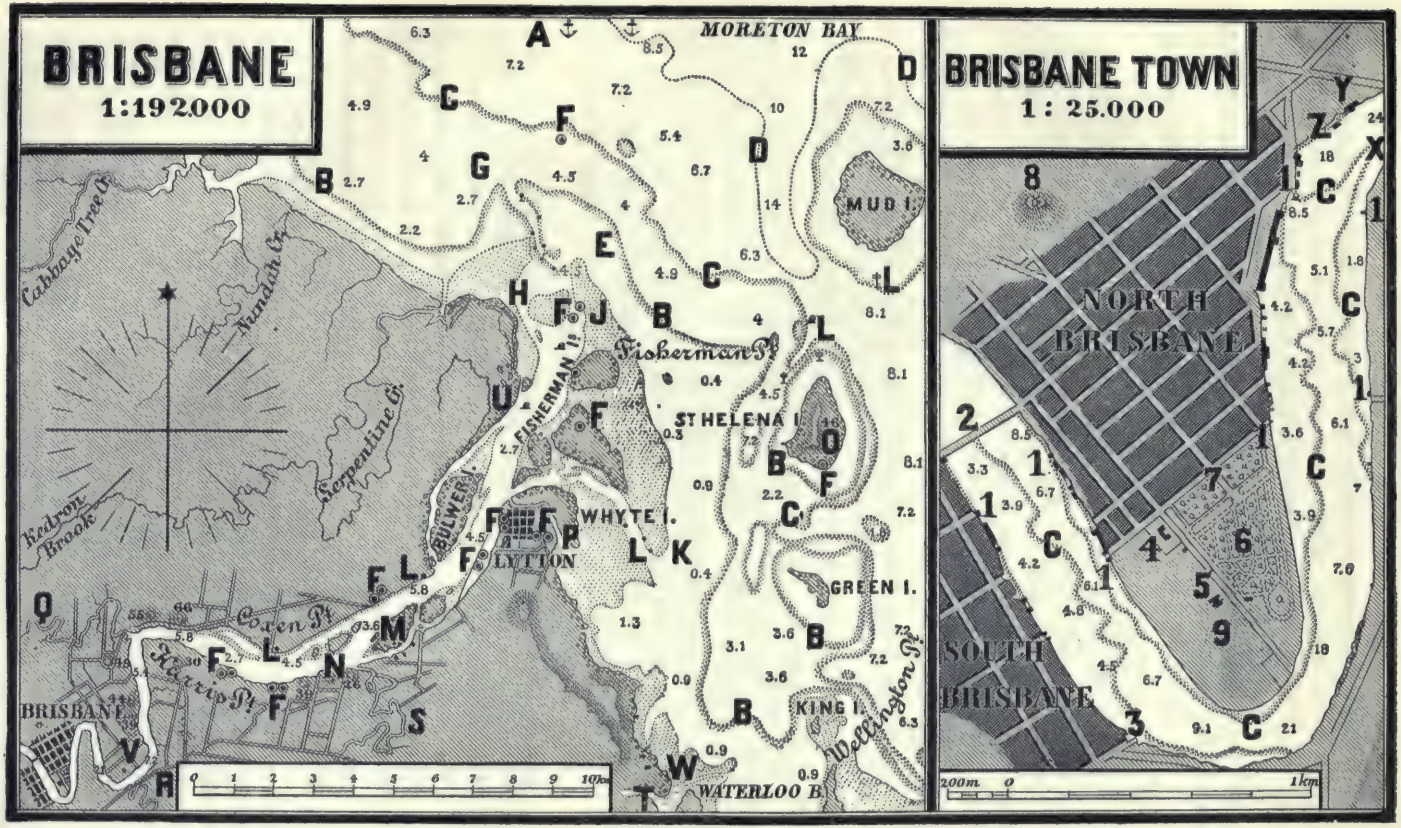
Unter den Nahrungsmitteln steht Mehl mit einem Werthe von 482.687 £ an der Spitze.

Der Import von Reis betrug 34.745 £ und die Einfuhr von Thee hatte einen Werth von 135.931 £.

Unter den Getränken, die im Jahre 1889 eingeführt wurden, sind zu nennen: Bier und Ale im Werthe von 168.613 £, Spirituosen aller Art für 177.000 £ und Wein im Werthe von 47.134 £.

Legende zum Plan von Brisbane.

A Rhede von Brisbane, **B** 2 Meterlinie, **C** 5 Meterlinie, **D** 10 Meterlinie, **E** Brisbane-Mündung, **F** Leuchtfeuer, **G** Francis-Canal, **H** West-Bänke, **J** Ostbank, **K** Boat-Canal, **L** Warn-Bojen, **M** Gibson-Insel, **N** Parker-Insel, **O** Strafanstalt, **P** Crab-Creek, **Q** Breakfast Creek, **R** Norman Creek, **S** Doughboy Creek, **T** Tingalpa Creek, **U** Uniacka oder Luggage Point, **V** Humbug Point, **W** Figtree Point, **X** Kangaroo Street, **Y** Gasanstalt, **Z** Bäder. — 1 Ueberfuhren, 2 Victoria-Brücke, 3 Trocken-Dock, 4 Parlaments-Gebäude, 5 Gouvernements-Gebäude, 6 botanischer Garten, 7 Queen's Park, 8 Windmühle, 9 Gouvernements-Domäne.



(Legende siehe auf Seite 800.)

Schliesslich ist noch der Import von Tabak und Cigarren hervorzuheben, der einen Werth von rund 85.000 £ aufwies.

Als die wichtigsten Ausfuhrartikel sind folgende hervorzuheben:

Wolle verzeichnete im Jahre 1889 einen Exportwerth von 2,680.134 £, die grösste Ziffer, welche die Colonie bis dahin aufzuweisen hatte. Gegenüber dem Jahre 1888 ist allein eine Zunahme um 421.769 £ zu verzeichnen.

Der Werth der Ausfuhr in Häuten und Fellen belief sich auf 127.900 £.

An Talg wurden 60.000 Cwts. im Werthe von 61.000 £ exportirt.

Der Ausfuhrwerth von conservirtem und eingesalzenem Fleisch belief sich (1889) auf 95.450 £. Der Fleischexport scheint in der Zukunft grössere Dimensionen annehmen zu wollen. Um ihn zu heben, hat die Eisenbahnverwaltung beschlossen, eigens hergerichtete Eiswagen für den Transport von Fleisch anzuschaffen und in Brisbane geeignete Lagerhäuser zu errichten.

Den wichtigsten Ausfuhrartikel der Colonie bilden jedoch die verschiedenen Bergwerksproducte.

So war im Jahre 1889 infolge der reichen Ausbeute auch die Ausfuhr an Gold die grösste bisher dagewesene und belief sich auf 742.335 Unzen im Werthe von 2,754.382 £ gegenüber 467.222 Unzen im Werthe von 1,662.639 £ im Jahre 1888.

Die Ausfuhr von Zinn und Zinnerz umfasste im Jahre 1889 58.472 Cwts. im Werthe von 230.360 £ und die von Kupfer und Kupfererz hatte einen Werth von 14.126 £.

Einen wichtigen Exportartikel bildet ferner Zucker. Im Jahre 1889 exportirte die Colonie 485.463 Cwts. im Werthe von 443.668 £; davon ging der grösste Theil nach den Nachbarcolonieen und nur circa 500 *T* nach England.

Zur Vervollständigung der Ausfuhrliste sei noch der Export von Kohle für 11.906 £ und der von Holz für 6933 £ angeführt.

Am 1. Jänner 1890 gab es in Queensland 1334 industrielle Etablissements, darunter 102 Zuckerfabriken, 6 Zuckerraffinerien, 118 Dampfsägewerke, 27 Brauereien, 11 Distillerien, 22 Maschinenfabriken, 27 Seifen- und Kerzenfabriken.

In 2 Fabriken in Brisbane werden gegenwärtig sogar schon Locomotiven gebaut, ausserdem bestehen daselbst mehrere Etablissements für die Herstellung von Eisenbahnwaggons.

Der Schiffsverkehr in den einzelnen Häfen der Colonie im Jahre 1889 betrug im Einlaufe:

	Intercoloniale		Ueberseeische	
Brisbane	648 Schiffe mit	366.000 *T*	102 Schiffe mit	140.660 *T*
Maryborough	5 „ „	969 „	6 „ „	2.397 „
Townsville	289 „ „	289.584 „	— „ „	— „
Normanton	5 „ „	247 „	3 „ „	2.165 „
Rockhampton	— „ „	— „	4 „ „	2.757 „

Aus dieser Zusammenstellung ersieht man, dass der eigentliche Aussenhandel der Colonie sich in Brisbane concentrirt.

Eine regelmässige Verbindung mit Brisbane unterhält die British India Steam Navigation Cy. alle 4 Wochen von London über Neapel, Suez, Aden, Batavia und Cooktown.

Ausserdem verkehren zwischen Brisbane und Cooktown zweimal wöchentlich die Schiffe der Australasian United Steam Navig. Cy.

Von Brisbane führen zwei grosse Schienenstränge in das Innere des Landes. Die „Southern Railway" führt nach dem Süden bis Wallangarra auf eine Entfernung von 232 englischen Meilen und die „Western Railway" nach dem Westen bis Charleville auf eine Distanz von 483 Meilen. Ausserdem zieht eine Bahn an der Nordküste entlang von Brisbane auf 52 Meilen bis Landsborough.

Die Verbindung mit den im Norden der Colonie bestehenden Bahnen ist noch nicht hergestellt, dürfte jedoch kaum lange auf sich warten lassen. Es wäre namentlich eine Verbindung der „Western Railway" mit der „Central Railway", welche von Rockhampton aus in das Innere geht und in Barcaldine (358 Meilen) ihr Ende findet, für den Verkehr von Vortheil.

Eine wichtige Bahnstrecke ist noch die „Northern Railway", die beim Hafen Townsville beginnt und 236 Meilen bis Hughenden geht.

Schliesslich erwähnen wir noch die „Bundaberg Railway", welche 66 Meilen von Bundaberg bis Mount Perry zurücklegt.

Die in Brisbane etablirten Banken besassen 1890 in der Colonie 195 Filialen.

Drei der Banken, nämlich die Queensland National Bank, die Royal Bank of Queensland und die Bank of North Queensland sind Localinstitute. Die anderen, und zwar die Australian Joint Stock Bank, Bank of Australasia, Bank of New South Wales, Commercial Banking Cy. of Sydney, Commercial Bank of Australia, London Chartered Bank, Mercantile Bank of Sydney und Union Bank of Australia sind in Brisbane durch Filialen vertreten.

Consulate halten in Brisbane: Belgien, Deutschland, Frankreich, Hawaii, Italien, Niederlande, Portugal, Schweden, Schweiz und die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

* * *

Werfen wir nun einen allgemeinen Blick noch auf die Colonieen des australischen Continentes, ehe wir von demselben Abschied nehmen. Wir haben die vier grossen municipalen Kernpunkte geschildert, in denen sich das Leben der Colonieen kristallisirt, und wir haben auf der weiten Wanderung, welche wir bereits in den verschiedenen Welttheilen zurückgelegt haben, ausser in den Vereinigten Staaten von Nordamerika kein Gebiet gefunden, dessen Colonisationsgeschichte eine so kurze, dessen Entwicklung dabei aber eine so staunenswerthe ist, als gerade Australien. Der Europäer hört von keinem Welttheile im Grunde so wenig, als von dem fünften, vielleicht aus dem Grunde, weil dieser fünfte Welttheil keinerlei politische Ereignisse aufweisen kann, deren Interesse über den engeren Kreis Derjenigen hinausragt, welche daran unmittelbar betheiligt sind. In Europa hörte man von dem Golde, welches in Australien gefunden wurde, man hörte von den Fluctuationen des Wollmarktes, und man ward allenfalls durch die Kunde der grossen Aus-

stellungen in Sydney und Melbourne darauf aufmerksam gemacht, dass es sich dort doch schon der Mühe lohnen müsse, derartige Ausstellungen zu veranstalten. Sonst aber berührt das Leben von Australien, welches sich scheinbar so still und ereignisslos abwickelt, kaum unsere Kreise. Und doch verdient gerade dieses Land ein erhöhtes Interesse, weil man dabei lernen kann, was menschliche Thatkraft und menschlicher Fleiss in kurzer Zeit auf einem empfänglichen Boden leisten können. Und dabei darf man nicht vergessen, dass die australischen Colonieen mit einer ganz enormen Schwierigkeit zu kämpfen hatten. Ihre Anfänge waren die einer Deportationsstätte, die erste Besiedelung geschah durch Sträflinge, ein guter Theil der Bevölkerung stammt von Sträflingen ab. Als freie Einwanderer zugezogen, da hatten sie es mit Deportirten, in der Heimat dem Verbrechen verfallenen Leuten zu thun. Und trotzdem vollzog sich doch der Entwicklungsprocess ungestört, und geschah die Reinigung des Landes von diesem ihm anfänglich anhaftenden Uebel viel rascher und intensiver, als man je hätte annehmen können. Heute erinnert kaum mehr etwas an die Zeiten der Deportation. Freilich darf man nicht meinen, dass Australien frei von Schäden sei. Schon die Epoche des Goldzuzuges und das in den entlegenen Districten freiere Leben haben Auswüchse mit sich gebracht, welche noch nicht ganz beseitigt sind. Man befindet sich eben in einer jungen Colonie, die in der Wahl ihrer Einwanderer keine allzustrenge Auswahl treffen kann und der eine gewisse Ungebundenheit des Lebens zur Ausdehnung und ferneren Besiedelung namentlich des inneren Gebietes unerlässlich ist. Dafür zeigt Australien heute aber auch schon viele starke Seiten. Australien ist eine Ackerbaucolonie geworden, woselbst der weisse Mann seine neue Heimat findet, und welche er nicht wie die Plantagen oder Minencolonieen, je eher je lieber reich geworden, verlässt. Das Gold war hier, wie in Westamerika die Kraft, welche das Schwungrad der Cultur in Bewegung setzte. Aber heute sind die Erträgnisse der Goldminen Nebensache, gegenüber den Producten der Landwirthschaft. Die Schafzüchter, manche im Besitze von ½ Mill. Stück, bilden die australische Aristokratie. Die Sturm- und Drangperiode der „Goldzeit“ ist in Australien längst überwunden, allenthalben stösst man auf feste organisatorische Grundlagen, auf ein bereits in allen Theilen durchgebildetes Staatswesen, auf einen regen Gemeingeist und auf eine wahrhaft patriotische Hingebung für das Wohl und Gedeihen der Colonie. Der Australier, wenn auch durchweg nichtaustralischer Herkunft und wenn auch vorwiegend seiner

Nationalität und Sprache nach Brite, fühlt doch ganz als Australier. Er denkt nicht, wie in anderen Colonien es so häufig vorkommt, daran, seinen Aufenthalt nur als vorübergehend zu betrachten und, sobald die Umstände und der erzielte Erwerb es gestatten, nach Europa heimzukehren. Seine Gegenwart wie seine ganze Zukunft gehört dem Lande, in dem er lebt, und der Grundsatz, den er und alle seine Genossen unentwegt hoch halten, spricht sich in den Worten aus: „Australien den Australiern." Sie wollen keine Einmischung von aussen, auch nicht von Seite der Macht, welcher die Oberhoheit über die Colonien zusteht, ohne dass sie deswegen an irgend welche formelle Secession denken; sie wollen eben auf eigenen Füssen stehen und sich nach ihrem Gutdünken und unter völliger Wahrung ihrer eigenen Interessen verwalten.

Aber auch in Bezug auf die Bevölkerung bietet Australien ein anderes Bild als die meisten übrigen Colonieen. Die allem Anscheine nach übrigens nie zahlreich gewesenen Ureinwohner, die tiefst stehenden Menschen des Erdballes, sind ganz in das Innere des Landes zurückgedrängt und man kann bei dem fortwährenden Rückgange ihrer Zahl wohl mit Sicherheit annehmen, dass sie sich gerade so auf dem Aussterbeetat befinden, wie die Maori auf Neuseeland, die Hottentoten in Capland und ähnliche Aboriginer anderwärts. Sie haben in der Geschichte der Colonie nie eine Rolle gespielt, es konnte nicht einmal der Versuch gemacht werden, sie in eine engere Beziehung zu den neuen Ansiedlern zu bringen. Diejenige Bevölkerung Australiens daher, welche das Land besiedelt, bebaut und zu seiner heutigen Entwicklung gebracht hat, wurde durchwegs durch Einwanderung und durch den Nachwuchs der Einwanderer geschaffen.

Diese Einwanderung hatte fast immer eine unmittelbare europäische Provenienz oder wenigstens europäischen Charakter und stand europäischer Cultur nahe. Sie konnte sich daher vom ersten Augenblicke an auf einer freien Bahn entfalten und hatte vom ersten Augenblicke an die Tendenz, ihr Gemeinwesen auf ganz freiem Fusse einzurichten. Dabei war es selbstverständlich, dass man stets und sofort die neuesten Einrichtungen in Berücksichtigung ziehen konnte.

Deshalb haben die australischen Städte aber auch den Vortheil gehabt, dass sie nicht erst an Veraltetes und Bestehendes anknüpfen und dasselbe verbessern und umgestalten mussten, sondern dass sie volle Freiheit besassen, zu schaffen, was ihnen das Beste und Zweckmässigste dünkte.

In der Bevölkerung Australiens spiegelt sich auch das Productionsleben des Landes.

In Australien bildet, wie oben erwähnt, Ackerbau und Viehzucht die breite Grundlage aller Existenz. Die gut bewässerten Küstenstriche können noch Millionen Farmer aufnehmen, das wasserarme Innere bleibt wohl für immer der Viehzucht verfallen, und zwar nur dem genügsamen Schafe. Wir brauchen nicht erst zu erinnern, dass die unermesslichen Schafherden des Landes die bedeutendste Quelle seines Reichthums sind und dass die 150 Millionen Ballen australischer Wolle in stets zunehmender Weise den Weltmarkt beherrschen. Die Schafzucht spielt daher eine so grosse Rolle, dass der Gegensatz zwischen Ackerboden und Weideland in viele Verhältnisse hineingreift und mancherlei Interessen gegeneinander in Bewegung setzt. Der Ackerbauer widmet sich der Cultur des Getreides oder des Weines, welcher sehr gute Resultate verspricht, dann aber auch, wie in Queensland, der Production von Zucker. Beim Ackerbau wird durch die Gesetzgebung die Bildung des Grossgrundbesitzes verhindert, da niemand mehr als 500 Acres besitzen darf; man will eben einen gesunden Farmerstand. Da Australiens Absatz überwiegend für den Export bestimmt ist, so förderte dieser Umstand das Emporkommen eines tüchtigen Kaufmannsstandes im Vereine mit allen die grossen geschäftlichen Transactionen erleichternden Einrichtungen. Hieher zählt insbesondere auch das breit entwickelte Bankwesen, welches nicht nur dem eigentlichen Handel dient, sondern den vielen Operationen sich widmet, welche mit dem Erwerbe und mit der Bebauung von Land verbunden sind.

Aber auch das rein gewerbliche Fach bis hinauf zur grösseren industriellen Thätigkeit ist in Australien schon stattlich vertreten und ermöglicht es, einen grossen Theil der Bedürfnisse im Lande selbst zu erzeugen und sich vom Import unabhängig zu machen.

Trotz alledem steht aber Australien erst im Beginn seiner Entwicklung.

Noch ist die Bevölkerung ausserordentlich dünn, (0·5 Einwohner per Quadratkilometer) noch sind weite Strecken Landes kaum benützt. Viel Raum für schaffende Arbeit ist vorhanden, aber der feste Grund ist gelegt, die tüchtigen Kernpunkte sind vorhanden, Richtung und Signatur sind gegeben. Der fünfte Welttheil hat eine gesicherte und eine grosse Zukunft vor sich und kann auch insoferne als ein glückliches Land gepriesen werden, als dessen völlig abgeschlossene Lage ihn leicht vor auswärtigen Störungen und vor

der Gefahr, in fremde Verhältnisse hineingezogen zu werden, bewahrt.

Gestützt auf sich selbst kann Australien sich weiter gestalten, und es liegt nur in der Hand seiner Bürger, es hängt nur von ihrer patriotischen Klugheit ab, sich diese besondere Gunst des Schicksales auch zu bewahren.

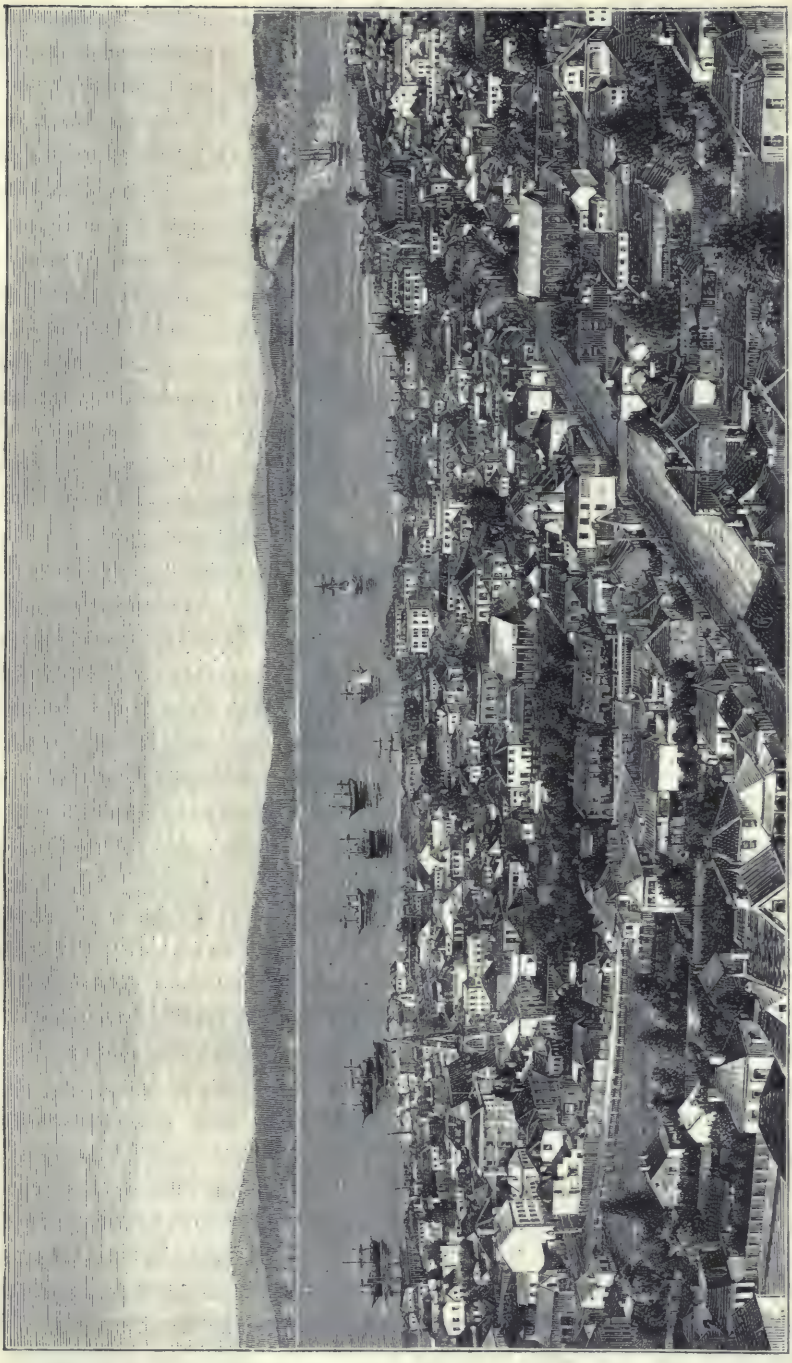
In Australien findet der Europäer Europa wieder, aber ein jugendliches Europa, wohl ohne ehrwürdige Traditionen, ohne den reichen Schatz einer nach Jahrtausenden zählenden Entwicklung, aber auch ohne die Schwächen und Schwierigkeiten, welche alte Gemeinwesen unvermeidlich in sich schliessen. Ohne die gewaltige Vorarbeit des alten Europa hätte aber auch das junge Australien in so kurzer Zeit nicht so werden können, wie es der Besucher beobachtet und mit Recht auch anstaunt.

Hobart.

Südlich vom australischen Continente und von demselben durch die Bass-Strasse getrennt liegt die freundliche Insel Tasmanien (Tasmania), welche ihres vorzüglichen Klimas wegen von den Australiern auch gerne zur Cur oder zur Erfrischung aufgesucht wird und sowohl mit Sydney als mit Melbourne in regelmässiger Dampferverbindung steht.

Die Insel wurde 1642 von dem holländischen Seefahrer Abel Tasman entdeckt und von ihm nach dem damaligen Gouverneur von Niederländisch-Indien Van Diemensland genannt. Dieser Name wurde erst 1853 durch jenen des Entdeckers ersetzt. Bis gegen das Ende des XVIII. Jahrhunderts hielt man Tasmanien für einen Theil von Australien und wurde über die insulare Gestalt des Landes erst durch Lieutenant Bass aufgeklärt, welcher die Strasse zwischen Tasmanien und Australien auffand, die ihren Namen von ihm führt. 1803 nahm die britische Regierung von der Insel Besitz, um daselbst eine Sträflingsstation als Ergänzung jener von Neu-Südwales zu gründen. Es blieb dies lange Zeit hindurch das Schicksal von Tasmanien, obwohl schon seit 1816 auch freie Einwanderer ihren Weg dahin nahmen. Die Sträflinge veranlassten vielfache Belästigungen, namentlich dadurch, dass sie häufig entsprangen, sich in den Busch schlugen und dann eine Art von Räuberleben führten. Es bedurfte vieler Energie und der kräftigen Mitwirkung der freien Ansiedler, um diese Buschklepper zu beseitigen. Die freien Ansiedler versuchten zu wiederholtenmalen eine weitere Deportirung von Sträflingen nach Tasmanien aufhören zu machen, mussten aber auf die grosse Wohlthat dieses Zugeständnisses länger warten als Australien. Erst 1853 ward der Wunsch erfüllt, und 1855 erhielt die Insel eine Verfassung als selbständige Colonie. Die Auffindung von Gold in Victoria brachte Tasmanien insofern einigen Nachtheil, als viele Bewohner der Sehnsucht nach den neuen Schätzen nicht widerstehen konnten und sich dem Goldlande zuwandten. Trotzdem begann das nunmehr erst in gesunde Verhältnisse gebrachte Land sich günstiger zu entwickeln, und namentlich gewann dessen Hauptstadt an Aufschwung.

Die Stadt Hobart, wie sie seit 1881 heisst — früher war sie Hobarttown genannt worden — schreibt ihren ersten Anfang der britischen Niederlassung in Tasmanien zu. Sie hat einen sehr geschützten und geräumigen, auch leicht zugänglichen Hafen und eine sehr schöne Lage. Im Süden von Tasmanien nämlich liegt die Storm



Hobart.

Bay, die auf der östlichen Seite durch die Halbinsel Tasman, auf der westlichen Seite durch die dem Festlande vorliegenden Bruny-Inseln gebildet ist. Von der Storm Bay ziehen sich mehrere tiefe Einbuchtungen landeinwärts, von denen eine im Nordosten durch den in einen breiten fjordartigen Canal mündenden Derwent-Fluss an der Sandy Bay gebildet wird. An diesem Fjord liegt die Stadt Hobart unter 42° 54′ südlicher Breite und 147° 21′ östlicher Länge.

Kommt man zur See in Hobart an, so erblickt man zu seiner Rechten eine Reihe bewaldeter Hügel, umgürtet von verschiedenen kleinen Buchten und Inseln. Diese Hügel endigen im Norden in dem alle beherrschenden 450 *m* hohen Mount Direction. Mehr links fällt der Blick zuerst auf das eine grüne Landspitze einnehmende Government House. Noch weiter links zeigt sich ein prächtiger Park, Queen's Domain oder People's Park benannt, welcher langsam zur Höhe emporsteigt. Dann erblickt man die Quaianlagen des Hafens, über denen das auf einer Anhöhe befindliche Christ College wie ein Markstein emporragt, und hinter diesem Collegium erheben sich dann die neuen Häusergruppen von Glebe-Town, welche aus dem dunklen Hintergrund plastlich hervortreten. Ueber den Mastenwald des Hafens hinweg sieht man den gothischen Thurm von Trinity Church, und daran reihen sich auf der äussersten Linken zahlreiche Gebäude aller Art und darunter viele von netter architektonischer Gestalt. Hinter diesem belebten Vordergrund, welcher durch hügelige Configuration des Terrains an lebendiger Gliederung gewinnt, ragt ernst und gewaltig der 1270 *m* hohe Mount Wellington empor, das echte Wahrzeichen der Landschaft von Hobart.

Der eigentliche Hafen von Hobart liegt zwischen den Spitzen Macquarie und Battery Point und heisst Sullivan's Cove. Hier erstrecken sich die grossen Piers in die See, abgesehen von einigen kleineren Molen, und überdies sind zwei umfangreiche Bassins, unterhalb der Battery Point auch Slipdocks für Schiffe bis zu 1000 Tonnen Gehalt vorhanden.

Hübsche Quais verbinden die einzelnen Theile des Hafens mit einander.

Unter den Gebäuden von Hobart ist in erster Reihe das schon erwähnte, ausserhalb der Stadt hübsch gelegene Government House zu nennen, in dem der Gouverneur der Colonie seinen Sitz hat. Dieses mit grosser Eleganz hergestellte Palais stammt aus dem Ende der Fünfzigerjahre, enthält mehrere geradezu prachtvolle Säle, ist von zierlichen Gartenanlagen umgeben und erfreut sich eines wahrhaft be-

zaubernden Ausblickes auf die Stadt und die Bucht. Unmittelbar vom Government House weg gelangt man in den grossen Park von Queen's Domain (in Hobart gewöhnlich nur „The Domain" genannt), welcher den Raum zwischen der Stadt und dem Derwent-Flusse einnimmt. Hier suchen die Städter Erholung und geniessen die schönen Spaziergänge des durch seine hügelige Formation vielfache landschaftliche Abwechslung und anmuthige Ausblicke darbietenden Parkes. Nicht weit entfernt liegt hinter dem Government House und dem Observatorium der botanische Garten, oder wie er hier auch heisst, „Royal Society's Garden", eine Anlage, wie solche keine Stadt Australiens entbehren will. Nördlich von diesen verschiedenen Gartengruppen und entlang den blauen Fluten des Derwent gelangt man dann in die Vororte von Hobart, welche mit Villen aller Art besetzt sind. Hiedurch gewinnt das ohnehin anziehende Bild einen noch mehr erhöhten Reiz.

Wenden wir uns nun der eigentlichen Stadt zu, so zeigt uns Hobart infolge seines coupirten Terrains nicht jene überaus regelmässige Anlage des rechtwinkeligen Strassennetzes, wie die meisten anderen australischen Städte, wenngleich man, so weit als dies thunlich war, auch hier dieser Tendenz Rechnung getragen hat. Als vornehmste Strasse der Stadt und als jene, in welcher namentlich die hübschesten Kaufläden sich vorfinden, gilt Murray Street, dann folgen Liverpool und Elizabeth Street. Sie liegen alle nahe dem inneren Hafen. In diesem belebtesten Theile der Stadt finden wir auch deren wichtigste Gebäude; zunächst in Murray Street das Parlament von Tasmanien und das Zollamt, dann das stattliche Postamt und die Kathedrale von St. David, die Hauptkirche der Stadt, welche noch nicht ganz vollendet ist, aber schon zu den Zierden der Stadt gerechnet wird.

In der die Stadt fast in ihrer ganzen Breite durchlaufenden und die Murray Street senkrecht schneidenden Macquarie Street, welche an einem Ende die Queen's Domain berührt und am anderen Ende sich bis zum Vororte Sandy Bay hinzieht, finden wir vornächst das schöne Gebäude des „Royal Society's Museum", welches grosse naturhistorische und geologische Sammlungen und eine reiche Bibliothek enthält. Hier werden auch Vorträge abgehalten und concentrirt sich ein reges wissenschaftliches Leben. Ganz nahe bei dem Museum liegt das Stadthaus, das ebenfalls eine grosse Halle für Versammlungen und Vergnügungszwecke enthält. Auch im Stadthaus befindet sich eine öffentliche Bibliothek mit mehr als 12.000 Bänden.

In Verbindung mit dieser Bibliothek steht ein grosser Lesesaal, wo fast alle britischen und colonialen Zeitschriften gehalten werden, Besuchern beiderlei Geschlechtes offen. Auch birgt das Stadthaus eine Druckerei mit lithographischer Anstalt.

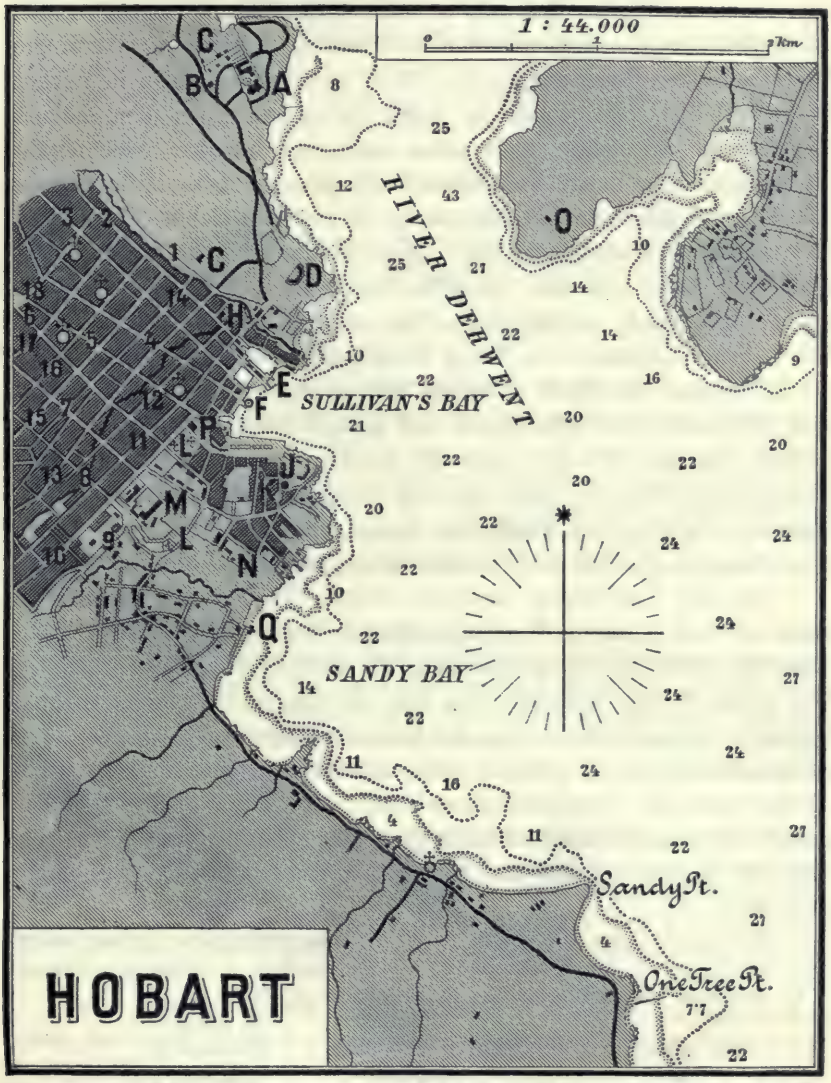
In Macquarie Street befindet sich auch das grosse Telegraphenamt, dann das im griechischen Style gehaltene Gebäude der Commercialbank. Gerade gegenüber dieser Bank liegt der Franklin Square, welcher seinen Namen von dem berühmten Polarreisenden trägt, der seinerzeit Gouverneur von Tasmanien gewesen ist. In der mit Gartenanlagen gezierten Mitte dieses Square erhebt sich eine Bronzestatue John Franklin's. Gegenüber der Statue ist eine im Krimkriege von den britischen Truppen eroberte und von der Centralregierung der Colonie als Geschenk gewidmete russische Kanone aufgestellt. Auf der der vorerwähnten Bank entgegengesetzten Seite dieses Square gelangt man zu einer grossen Gruppe öffentlicher Bauten, von welchen das Supreme Court, Amtslocale der tasmanischen oberen Gerichtshöfe, insbesondere zu nennen ist. In der Nähe liegt auch das hübsche Gebäude der Tasman & Derwent Assurance Company.

Unter den vielen Gotteshäusern Hobarts erwähnen wir noch Trinity Church mit einem Spiele von acht Glocken, die katholische Marienkirche, ein imposantes, mit einem grossen Convent verbundenes Gebäude, eine andere katholische, in allerjüngster Zeit erbaute Kirche vom Sacré-Coeur, dann St. Andreas und die Kirche der Wesleyaner. Auch Gotteshäuser anderer Confessionen sind vertreten, so z. B. besteht hier auch eine Synagoge.

An Schulanstalten hat Hobart gleichfalls keinen Mangel. In erster Reihe ist das schon vorher erwähnte Christ College (High School) zu nennen. Daran schliessen sich Hutchins' School und Metropolitan School. Der öffentliche Unterricht in Tasmanien ist ähnlich wie in den australischen Colonieen organisirt. Die Staatsbehörden üben ein Oberaufsichtsrecht und der Staat unterhält eine Anzahl von öffentlichen Schulen, deren es in Hobart sechs gibt. Ausser der obersten Unterrichtsbehörde bestehen locale Schulräthe zur Beaufsichtigung der Anstalten und der in Bezug auf den Unterricht erlassenen Anordnungen. An Humanitätsanstalten besitzt Hobart ein grosses Hospital, ein wohleingerichtetes Armenhaus, ein Waiseninstitut, ein eigenes Spital für Kinder und noch eine Reihe anderer ähnlicher Institute. Theater ist nur eines vorhanden, das Royal Theatre, dagegen gibt es mehrere sehr gut ausgestattete Clubhäuser. Der Tasmanian Club ist darunter der vornehmste. Sein stattliches Haus erhebt sich nahe der

St. Davids-Kathedrale. Einen etwas weiteren Mitgliederkreis zählt der Hobart Club, dessen Billardzimmer wegen ihrer sehr eleganten Ausstattung einen besonderen Ruf in allen australischen Colonieen geniessen.

Hobart (Sonden in Metern).



A Gouvernements-Gebäude, B Sternwarte, C Botanischer Garten, D Queen's Battery, E Anlegeplätze für Dampfer, F Leuchtfeuer, G Hochschule, H Theater, J Batterieen, K Signalstation, L Friedhof, M Militär-Baracken, N St. Georgsberg, O Montague-Haus, P Spital, Q Bäder. — 1 Park Street, 2 Campbell Str., 3 Argyle Str., 4 Elizabeth Str., 5 Murray Str., 6 Harrington Str., 7 Barrack Str., 8 Molle Str., 9 Fitzroy Place, 10 Davey Str., 11 Macquarie Str., 12 Collins Str., 13 Liverpool Str., 14 Bathurst Str., 15 Melville Str., 16 Brisbane Str., 17 Patrick Str., 18 Warwick Str.

Hobart ist mit Gas beleuchtet und mit Trinkwasser durch eine Wasserleitung reichlich versorgt. Die Stadt sammt Vororten zählt rund 36.000 Einwohner. Zu den Vororten gehören New Town, Queenborough, Wellington, Glenorchy, Risdon und Bellerive.

Hobart weist eine Anzahl grosser und bequemer Hôtels auf, weil in einem Theile des Jahres ein starker Zuzug von Fremden stattfindet, die das angenehme Klima und in Verbindung damit die landschaftlichen Reize geniessen wollen, welche Tasmanien in reicher Fülle darbietet. Ist schon die Lage Hobarts an sich eine höchst einnehmende, so steigert sich deren Reiz noch bei den Ausflügen in die nächste Umgebung. Von Mount Wellington aus, dessen Besteigung mit keinerlei Beschwerden verbunden ist und zu welchem von Hobart eine ganz gute Fahrstrasse führt, geniesst man eine herrliche Rundsicht über Land und See. Am Südabhange des Berges ist ein bedeutender Wasserfall sehenswerth. Ein anderer, wenn auch nicht so hoher Aussichtspunkt wie Mount Wellington aber lohnend genug, ist der im Süden der Stadt gelegene 340 *m* hohe Mount Nelson, auf dem sich auch eine Signalstation mit telegraphischer Verbindung nach Hobart befindet. Wer aber grössere Ausflüge in das Innere der Insel unternehmen will, der findet Auswahl genug, und er wird sich doppelt angezogen finden, weil Tasmanien neben seinen Bergen auch vielen Reichthum an Wasser und hochgelegenen Gebirgsseen aufweist.

Für die Verbindung mit den übrigen Theilen des Landes ist auch hier schon durch Eisenbahnanlagen Sorge getragen. Ein Theil derselben steht bereits im Betriebe, ein anderer Theil ist projectirt. Wir erkennen hier abermals den von den Engländern in allen ihren Colonieen befolgten Grundsatz, das Communicationswesen als eines der wichtigsten Mittel zur Hebung und Entwicklung einer Colonie zu betrachten und mit Eisenbahnbauten nicht erst zu warten bis schon das Bedürfniss darnach ungestüm verlangt, sondern dam itvoranzugehen, um eben die Ansiedlung und die Ausnützung des Landes von vornherein zu fördern.

Der Handel von Tasmanien, welcher vorzugsweise über Hobart seinen Weg nimmt, hat in den letzten Jahren keine wesentliche Veränderung erfahren; er ist auffallend stationär geblieben. Er belief sich im Jahre:

	die Einfuhr	die Ausfuhr
1889	auf 1,611.035 £	1,459.857 £
1888	„ 1,610.664 „	1,333.865 „
1887	„ 1,596.817 „	1,449.371 „
1886	„ 1,756.567 „	1,331.540 „

Als der bedeutendste Einfuhrartikel sind Textilwaaren anzusehen, welche in ihrer Gesammtheit im Jahre 1889 einen Importwerth von 378.601 £ aufwiesen.

Ausserdem verzeichneten Schuhwaaren eine Einfuhr von 41.249 £. Der Import an Papier und Büchern belief sich 1889 auf 42.232 £.

Tasmanien importirte ferner im selben Jahre für 107.353 £ Eisenwaaren und für 22.051 £ Eisenbahnmateriale.

Das Pflanzenreich war in der Einfuhr durch Rohzucker im Werthe von 117.018 £, durch Thee im Werthe von 46.875 £ und Tabak im Werthe von 26.639 £ vertreten.

Endlich ist noch der Import von Kohle für 38.851 £ zu erwähnen.

Den werthvollsten Ausfuhrartikel von Tasmanien bildet Zinn. Im Jahre 1889 wurden 3795 Tons im Werthe von 345.407 £ ausgeführt.

Diesem zunächst steht die Ausfuhr von Wolle, welche im selben Jahre einen Werth von 283.237 £ erreichte.

Das Pflanzenreich spielt in der Ausfuhr der Colonie eine verhältnissmässig bedeutende Rolle. In erster Linie ist der Export von Erdäpfeln hervorzuheben, der sich auf 41.390 Tons im Werthe von 167.739 £ belief.

Daneben bezifferte sich die Ausfuhr von frischen und conservirten Früchten auf 128.822 £.

Die Ausfuhr von Gerste erreichte einen Werth von 36.672 £ und die von Hopfen einen solchen von 23.115 £.

An Rinden wurden 10.575 Tons im Werthe von 87.248 £ ausgeführt.

Schliesslich ist noch die Ausfuhr von Holz zu erwähnen, welche einen Werth von 63.161 £ verzeichnete.

Den directen regelmässigen Schiffsverkehr zwischen Tasmanien und Europa besorgen die New Zealand Shipping Cy. und die Shaw, Savile and Albion Cy., welche abwechselnd zweimal monatlich von London über Capstadt und Hobart nach Neuseeland gehen und die Rückfahrt über Rio de Janeiro und Teneriffa nach London machen.

Ausserdem verkehren die Schiffe der Union Steamship Cy. of New Zealand wöchentlich einmal von Melbourne nach Hobart und von hier weiter nach Neuseeland und die Dampfer der Tasmanian Steam Navigation Cy. besorgen den regelmässigen Verkehr zwischen Hobart und Launceston einerseits, Melbourne und Sydney andererseits. Diese Localdampferlinien verbinden natürlich Tasmanien mit allen grossen europäisch-australischen Linien, mit den P. & O., den Messageries maritimes u. s. w.

Die grösste Eisenbahnlinie in Tasmanien ist die Launceston and Western Railway. Die Hauptlinie geht von Hobart nach Launceston 133 englische Meilen und von Launceston weiter nach dem Westen bis Ulverstone 99 englische Meilen und nach dem Osten bis Scottsdale 47 Meilen. Ende 1890 waren Linien von 414 Meilen dem Verkehre übergeben und neue in der Ausdehnung von 43 Meilen im Bau begriffen.

Den Anschluss an das Welttelegraphennetz vermitteln die zwei Kabel, welche Low Head, nördlich von Launceston, mit Cap Shank in Victoria verbinden.

In Hobart bestehen 7 Banken, darunter die Commercial Bank of Tasmania, National Bank of Tasmania, Anglo-Australian Bank, Bank of Australasia, Union Bank of Australia und die Bank of Van Diemen's Land.

Hobart ist Sitz einer Handelskammer.

Hier unterhalten Consulate: Dänemark, Frankreich, Hawaii, Italien, Japan, Niederlande, Schweden und Norwegen und die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

* * *

Im nördlichen Theile der Insel liegt deren zweitwichtigste Stadt Launceston am Tamarfluss. Der Tamar bildet sich nahe dieser Stadt aus dem Zusammenflusse des Nord Esk und des Süd Esk River und läuft dann als ein ziemlich stattlicher Strom noch circa 70 *km* bis zu seiner Mündung in die See bei Georgetown im Port Dalrymple. Er ist von Launceston an schiffbar, so dass Dampfer bis höchstens 5 *m* Tiefgang (mit Lootsen) von der See fast bis zur Stadt Launceston gelangen können.

Launceston liegt in einem von Hügeln umrahmten Thale und zählt mit den Vororten 22.000 Einwohner; sie wird durch den Nord Eskfluss in zwei Theile getheilt. Die südliche Hälfte ist grösser und enthält den schöneren Theil und die wichtigeren Gebäude. Am Flusse befindet sich ein guter als Landungsplatz, der Dampfer benützter Quai. Auch diese junge Stadt ist mit Gas beleuchtet, hat eine gute Wasserversorgung und stellt sich überhaupt als ein freundlicher Ort dar.

Das südliche Quartier durchzieht in der Richtung von Ost nach West die Brisbane Street, die vornehmste Strasse der Stadt. Auch hier fällt die grosse Anzahl von Kirchen auf, deren wir nicht weniger als sechzehn zählen, unter denen die älteste die 1824 gegründete Kirche von St. John ist. Ein hübsches Stadthaus, die in einem palastartigen Baue untergebrachten Regierungsbureaux, mehrere Banken, das erst jüngst errichtete grosse Post- und Telegraphengebäude und die Musikakademie gehören zu den Zierden der Stadt, die auch mehrere Parks aufweisen kann. Das Alter von Launceston ist, wie schon angedeutet, kein erhebliches; erst 1858 wurde der Ort mit städtischen Rechten versehen. Er gewinnt aber immer mehr an Bedeutung für die nördliche Hälfte von Tasmanien und bietet namentlich den Vortheil, dass er eine kürzere Seeverbindung mit dem Continente hat, weil man nicht, wie bei Hobart, die ganze Insel umschiffen muss, um dahin zu gelangen

Auckland.

Die Gruppe von Inseln, welche als Neuseeland bezeichnet wird, bildet eine eigene Colonie für sich; diese steht jedoch nicht nur in Bezug auf ihren Verkehr, sondern auch auf ihre ganze Gestaltung und Einrichtung noch in enger Beziehung zu dem eigentlichen Australien, obwohl sie nicht weniger als 1000 Seemeilen ostwärts davon gelegen ist.

Neuseeland besteht hauptsächlich aus zwei grossen langgestreckten Inseln, der Nord-Insel und der Süd-Insel; dazu gehört noch die im Süden der letzteren gelegene, jedoch an Umfang wesentlich kleinere Stewart-Insel. Als England (1840) die drei Inseln in Besitz nahm, wurden sie officiell New Munster, New Ulster und New Leinster benannt; diese Namen sind jedoch nie in Gebrauch gekommen. Der alte aus der Zeit der holländischen Entdeckung stammende Namen behauptet sich siegreich. Neuseeland ist seiner geographischen Lage nach Antipode des Vereinigten Königreiches (England, Schottland und Irland); es wurde darum auch bisweilen das Grossbritannien der südlichen Hemisphäre genannt. Die Inseln sind vulkanischen Ursprunges und werden zum grossen Theile von den mächtigen bis 4024 *m* (Mount Cook) hohen neuseeländischen Alpen bedeckt. Diesem Gebirge verdankt Neuseeland auch seinen Wasserreichthum, der es vor dem australischen Festlande so sehr auszeichnet. Der bekannte Reisende Trollope sagt von diesem Lande:

„In Neuseeland ist Alles englisch. Die Scenerie, die Farben und die Formation der Hügel erinnern uns an das, was wir im Westen Irlands und in den schottischen Hochländern zu sehen gewohnt sind. Die Berge sind braun und scharf gezeichnet, die Flüsse sind breit und von raschem Gefälle, die Seen sind blau, tief und in die Berge hineingebuchtet. Wenn ein langschlafender Brite auf die Otago Hills (Hügel) gebracht und wenn man ihm beim Erwachen erzählen würde, er sei in Galway oder im Westen von Schottland, so bliebe er leicht

in dieser Täuschung befangen, wenn er auch jene Landschaften genau kennt."

Die ganze Küste von Neuseeland weist eine Menge natürlicher guter Häfen auf und hat einen wahren Ueberfluss von Gewässern, die überall einmünden. Auch das Klima des Landes ist ein angenehmes, gemässigtes und im Ganzen ein gleichmässiges, welches wenig grelle Abstände zeigt. Es weist zum Theil eine gewisse Aehnlichkeit mit den einschlägigen Verhältnissen von Italien auf, wenn auch da und dort Schneefälle nicht gerade zu den Seltenheiten gehören. Die Gesundheitszustände sind daher sehr befriedigende und hat namentlich der Einwanderer seinen Aufenthalt mit keinerlei hygienischen Opfern der Acclimatisation zu erkaufen.

Neuseeland wurde in demselben Jahre wie Tasmanien entdeckt. Der schon früher genannte holländische Seefahrer Tasman bekam es 1642 auf jener Reise zu Gesicht, auf welcher er Vandiemensland berührt hatte. Es scheint jedoch, dass er damals das Land, das er Staatenland benannte, selbst nicht betrat. Jedenfalls entschwand die Kunde von demselben fast ganz dem Gedächtnisse. Von holländischen Geographen des XVII. Jahrhunderts stammt der Name „Nova Zelandia".

Cook, der berühmte Erforscher der Südsee, kam im October 1769 auf seiner Rückfahrt von Tahiti nach Neuseeland, welches er dann auf seinen späteren Reisen wiederholt besuchte. Er fand dort einen ziemlich kräftigen Schlag von Eingebornen, die sogenannten Maori, welche in zahlreiche Stämme getheilt waren, vielfach in Krieg unter einander lebten, sich gegenseitig schweren Schaden zufügten und — Menschenfresser waren!

Aber auch Cook's Reisen vermochten Neuseeland nicht aus seiner weltfernen Abgeschlossenheit zu reissen. 1814, 1822 und 1838 unternahmen mehrere Missionäre einen Versuch zur Colonisirung in der Hoffnung, die Eingebornen für das Christenthum zu gewinnen, aber ohne Erfolg. Die Maori verhielten sich sehr ablehnend und feindlich. Erst als 1839 in ähnlicher Weise, wie es in Bezug auf Südaustralien der Fall war, sich eine Gesellschaft energischer Männer in England unter Leitung des Lord Durham (die „New Zealand Company") zusammenthat, bekam die Idee der Colonisirung eine festere Gestaltung. Auch hier wollte die königliche Regierung von dem Plane anfänglich nichts wissen, und erst 1840 konnte man ernstlich an die Realisirung des Planes schreiten. Man fing die Sache zunächst damit an, dass man wegen Landkaufes mit den Eingebornen in Verhandlung trat. Die Eingebornen zeigten wohl viel Misstrauen, weil sie fürchteten, schliesslich doch benachtheiligt zu werden, aber endlich kam es zu einer Art von Uebereinkommen (Vertrag von Waitangi) mit den verschiedenen Häuptlingen, die hier die Oberhoheit der britischen Krone anerkannten während diese den Eingebornen ihren Besitz garantirte und die Modalitäten des Landverkaufes an die neuen Ansiedler regelte.

Hierauf wurde noch im Jahre 1840 die Colonie förmlich constituirt. Leider ging die Durchführung der Ansiedlungen nicht so ruhig und friedlich vor sich, als man gehofft hatte. Die Maori überfielen wiederholt die ihnen verhassten Einwanderer, es kam mehrmals zu blutigem Gemetzel, und die Engländer

waren dann wieder genöthigt, zur Sicherung ihres Besitzes und ihrer Colonisten Kriegszüge zu unternehmen. Diese Schwierigkeiten haben durch einige Zeit recht schwer auf der jungen Colonie gelastet, umsomehr, als man sich immer mehr überzeugte, dass es kaum möglich sein werde, die Eingebornen zu einem friedlichen und vertrauensvollen Zusammenleben zu vermögen.

1854 erhielt Neuseeland eine selbständige Verfassung mit eigenem Parlamente. Aber noch dauerte es mehr dreissig Jahre, bis (seit 1886) völliger Friede in der Colonie gesichert war. Die Maori wollten auf ihre Unabhängigkeit nicht verzichten und wurden, je mehr sie den englischen Waffen auch unterlagen, nur noch erbitterter. Mehr als ein Feldzug musste gegen die Maori unternommen werden, und dazwischen dauerten die kleinen Feindseligkeiten fort, welche das Leben und den friedlichen Erwerb der Colonisten fort und fort bedrohten. Immer mehr machte sich die Ansicht geltend, dass an einen Frieden mit den Maori nicht zu denken sei. Wenn man auch nicht gerade das Princip aufstellte, so sah man sich doch thatsächlich zu einer Art von Vernichtungskrieg gezwungen. Wie bei den meisten Ureinwohnern der von den Europäern in Besitz genommenen Welttheile, zeigte sich das Volksthum der Maori nicht widerstandsfähig. Der stete Kampf, die ununterbrochene Concentrirung aller Bestrebungen auf die Vertreibung und Vernichtung der verhassten Weissen, das Elend des eigenen, an Entbehrungen reichen Daseins, namentlich aber die von den Europäern eingeschleppten Krankheiten erschöpften in kurzer Zeit im Ringen mit einem viel kräftigeren Feinde die Kräfte der Eingebornen. Der Kampf mit den Maori fand sein Ende, nicht durch deren endgiltige Unterwerfung, wohl aber durch deren rasches Absterben.

Heute kann man schon mit Bestimmtheit voraussagen, dass der Tag nicht allzuferne sei, an welchem die Ureinwohner Neuseelands nur mehr in der Tradition fortleben werden. Als Neuseeland in Besitz genommen ward, veranschlagte man die Zahl der Maori auf 120.000 Seelen. Heute sollen deren nach einer möglichst genauen Erhebung nur mehr 40.000 Seelen (darunter 17.000 weiblichen Geschlechtes) auf der ganzen Inselgruppe vorhanden sein, und sind alle zum Christenthume bekehrt. Die Maori sind der geistig und körperlich tüchtigste Volkszweig der australischen Rassen, auch haben sie sich des Genusses von Branntwein ziemlich enthalten, und dennoch müssen sie zu Grunde gehen, weil sie dem ungleichen Kampfe um's Dasein mit den kampfgeübteren Europäern weder geistig noch körperlich gewachsen sind. Manche Maori unterscheiden sich jedoch kaum von Europäern.

Die übrige Bevölkerung bildet jetzt die überwiegendste Masse. Sie beläuft sich auf etwas über 625.000 Köpfe. Sie ist vorwiegend europäischen, meist britischen Ursprunges, und besteht aus Einwanderern oder Nachkommenschaft von Einwanderern; darunter sind etwa 5000 Deutsche. In neuerer Zeit sind auch an 5000 Chinesen zugezogen, welche namentlich als Kuli Verwendung finden. Diese Chinesen können jedoch nur als eine vorübergehende Bevöl-

kerung betrachtet werden, indem sie wie auch anderwärts nur männlichen Geschlechtes sind und Weiber bloss in ganz vereinzelter Zahl vorkommen. Der Chinese gibt den Gedanken an die Heimkehr in sein geliebtes Mutterland niemals auf und lebt darum auch in den verschiedenen Colonieen, wo man ihn findet, fast ausnahmslos nur als Fremder und mit den Gefühlen eines Fremden, für den nichts Interesse hat, als sein Erwerb.

Trotz der Belästigungen, welche aus den lange fortgesetzten Maorikriegen sich ergeben haben, gewann die Colonie doch stetig an Entwicklung.

Dieser Umstand muss wesentlich den vielfachen Vortheilen zugeschrieben werden, welche Neuseeland durch seine günstige Lage und seinen natürlichen Reichthum bietet. Dass das Vorhandensein von Gold, das man seit 1857 hauptsächlich im Alluvium findet, nicht wenig zur raschen Besiedelung des Landes beitrug, dürfte sich von selbst verstehen.

Nahm die Sache auch nicht solche Dimensionen an, wie in Victoria, so fand man doch eine Ausbeute, welche den regelmässigen Betrieb lohnte. Ausserdem zeigt Neuseeland auch an anderen Mineralien, namentlich an Kupfer, Eisen (im Meeressand!) und Kohle, erhebliche Schätze. Auch Petroleum wurde in jüngster Zeit auf der Nord-Insel gewonnen. Ueberdies ist der Ackerbau lohnend und spielt auch die Viehzucht, insbesondere, wie in Australien, die Schafzucht (15 Millionen Stück), eine grosse Rolle.

Der wichtigste Hafen und überhaupt die bedeutendste Stadt ist Auckland, wenn auch der Sitz der obersten Colonialbehörde sich seit 1865 in Wellington befindet.

Auckland hat eine eigenthümliche Lage. Die Nord-Insel, welche nördlich von Auckland in einen ziemlich schmalen, halbinselförmigen Landstrich ausläuft, bildet dort, wo sich dieser Landstrich von dem Kerne der Insel trennt, eine Art von Isthmus. Auf der Ostseite liegt der von verschiedenen Inseln geschützte Hauraki-Golf, dessen Fortsetzung der Hafen Waitemata bildet, an welchem Auckland gelegen ist.

Auf der westlichen Seite liegt die fast geschlossene Bucht des Manukau Harbour. Die Breite des Isthmus zwischen beiden Buchten beträgt kaum 10 *km*, und hat man darum Auckland auch das Korinth der Südsee genannt. Es geniesst den Vortheil, nach zwei Seiten hin Verbindung mit der See zu haben, und dies ist schon darum

erheblich, weil die vom Westen kommenden Schiffe nicht genöthigt sind, die Nordspitze der Insel zu umschiffen.

Die beiden Häfen, über welche Auckland sonach verfügt, nämlich der eigentliche Hafen der Stadt und jener am Manukau Harbour, zeichnen sich durch ihre ganz besonders geschützte Lage aus. Ohne Anstand und Gefahr können selbst grosse Schiffe hier operiren.

Auckland bietet auch landschaftlich einen grossen Reiz. Wenn man den unfern der Stadt gelegenen 200 *m* hohen Mount Eden besteigt,

Auckland (Queen Street Wharf).

auf welchem sich noch Reste alter Vertheidigungswerke der Maori befinden, geniesst man einen wahrhaft herrlichen Rundblick auf den inselreichen Golf im Nordosten und auf die Bucht von Manukau im Süden; auch kann man den ganzen Isthmus überschauen und vermag selbst die bergige Formation des Landes weithin zu verfolgen.

Unterhalb aber liegt die Stadt mit ihrem lebendigen Treiben und dem bunten Verkehre der Schiffe, welche den sehr bedeutenden Handel von Neuseeland besorgen. Der Besucher von Auckland thut gut, zuerst seine Schritte hinauf zum Mount Eden zu lenken. Er erfasst in einem Momente die vielen Eigenthümlichkeiten dieses Punktes,

sowie überhaupt auch manche von Neuseeland, und es macht ihm zugleich der Ausblick auf den unermesslichen Ocean zu beiden Seiten einen grossartigen Eindruck.

Mitten im Ocean, wie ein äusserster Vorposten, liegt Neuseeland, und doch hat auch hier die europäische Cultur sich eine Heimstätte errungen und bindet dieses ferne Gemeinwesen an die übrige civilisirte Welt.

Auckland ist mit Onehunga am Hafen von Manukau durch eine Eisenbahn verbunden. Man geht mit der Absicht um, nebst dieser Bahn auch einen schiffbaren Canal herzustellen und durch diesen Wasserweg das Umladen der Schiffe zu ersparen. Beide Häfen besitzen heute schon ausreichende Quaianlagen und Molen. Der Quai Queen's Wharf allein hat eine Längenbuchtung von 550 m. Es können vierzig Schiffe gleichzeitig an den Ufern ihre Operationen vornehmen. Auch ist überall für ausreichende Wassertiefe Sorge getragen. Ein grosses Trockendock nahe dem Queen's Wharf, steht überdies Schiffen zur Verfügung, und ein zweites, das Calliope Dock an der Nordseite des Hafens, ist jüngst vollendet worden. Dasselbe ist 160 m lang und 24 m breit.

Die Stadt selbst ist gut gebaut. Die Queen Street ist ihre vornehmste und auch belebteste Strasse. Zu den bedeutenderen Strassen zählt man noch Albert, Hobson, Wyndham, Victoria, Wellesley, Wakefield, Grey und Grafton Street. Die Strassen sind mit Gas beleuchtet.

Unter den Gebäuden nehmen auch hier die verschiedenen Kirchen einen schon der Zahl nach ansehnlichen Rang ein. Die Episcopalkirche zählt drei, die Presbyterianer drei, die Anglicaner zwei, die Wesleyaner, die Congregationalisten und die Baptisten je eines, und die Katholiken vier Gotteshäuser. Die Kirche St. Andreas der Presbyterianer gilt als die schönste von Auckland. Unter den sonstigen öffentlichen Gebäuden nennen wir das Regierungspalais, die Börse, das Postamt, das Zollamt und das Auckland-Institut, allwo sich neben einem wohl ausgestatteten Museum vorwiegend neuseeländischer Artikel auch eine ansehnliche öffentliche Bibliothek befindet. Spitäler und Schulen sind in genügender Zahl vorhanden Für den Unterricht wird in ähnlicher Weise wie in den anderen australischen Colonieen gesorgt. Für den höheren Unterricht bestehen in Auckland eine Grammar School für Knaben und eine andere für Mädchen, auch steht die Errichtung eines University College nach englischem Muster im Zuge.

Ein nettes Gebäude besitzt auch die erst vor wenigen Jahren eröffnete Auckland Free Library and Art Gallery, eine öffentliche, Jedermann zugängliche Bibliothek mit bereits circa 100.000 Bänden.

Die Bankinstitute haben sich auch in Auckland wohl eingerichtet. Vertreten sind hier durchwegs in eigenen Bauten die Neuseeland-, die Neusüdwales-, die Australasian, die Colonialbank, die Union- und Nationalbank. Die Aucklander Sparcasse verfügt über ein besonders hervorragendes Gebäude. Selbstverständlich ist nach dem guten australischen Brauche kein Mangel an Gartenanlagen, von denen in erster Reihe der botanische Garten genannt werden muss. Daran reihen sich noch der City Park und der Albert Park. Theater gibt es zwei, das Royal Theatre und das Opernhaus.

In Auckland befindet sich eine ganz bedeutende Anzahl industrieller Etablissements, insbesondere Sägemühlen und bedeutende Tischlereien, dann eine grosse Zuckerraffinerie, welche einen nahmhaften Theil des auf Neuseeland consumirten Zuckers herstellt.

Die Stadt hat bei 50.000 Einwohner und besitzt bereits ein Tramwaynetz, welches die eigentliche Stadt und die Vorstädte mit einander verbindet.

Das Eisenbahnwesen hat auf Neuseeland auch schon Ausdehnung gewonnen und durch dasselbe steht Auckland mit der ganzen Nord-Insel in reger Verbindung. Es führt zunächst eine Hauptlinie südwärts durch die ganze Insel bis Wellington. Von dieser Hauptlinie sondert sich nebst der schon erwähnten kurzen Strecke nach Onehunga ein Zweig in östlicher Richtung nach New Plymouth ab, ein anderer geht an die Ostküste bis Napier, ein dritter durchzieht den südöstlichen District der Insel und mündet dann gleichfalls in Wellington. Ausserdem gibt es noch mehrere andere Seitenbahnen. Eine bedeutende Ergänzung des Netzes ist theils projectirt, theils auch schon in Ausführung begriffen. Ebenso ist die Bahn nördlich von Auckland bis zur Nordspitze der Insel begonnen und sieht ihrer Vollendung entgegen.

Die Bahnen sind theils Eigenthum des Staates, theils gehören sie Privatgesellschaften. In gleicher Weise wie die Nord-Insel ist auch die Süd-Insel von Neuseeland der Länge nach von einem viel verzweigten Bahnsysteme durchzogen. Die Bahnen in Neuseeland haben nach den letzten Ausweisen bereits eine Ausdehnung von mehr als 3200 *km*, eine gewiss stattliche Ziffer für eine Colonie in der fernen Südsee.

Die Gesammtausfuhr der Colonie Neuseeland belief sich im Jahre 1890 auf 9,820.545 £, 1889 auf 9,131.373 £, wovon 1889 auf die Provinz Auckland allein 1,350.226 £ entfielen.

Von der Gesammteinfuhr der Colonie, welche 1890 mit 6,260.577 £, 1889 mit 6,297.097 £ bewerthet erscheint, entfielen 1889 auf Auckland allein 1,407.465 £. Der grösste Theil dieses Handels der Provinz Auckland nimmt seinen Weg über den gleichnamigen Hafen. Letzterer hatte im Jahre 1889 eine Ausfuhr von 1,042.087 £ zu verzeichnen. Unter den übrigen Hafenplätzen der Provinz kommen Poverty Bay mit einer Ausfuhr von 126.099 £ und Kaipara mit einer solchen von 90.839 £ in Betracht.

Der wichtigste Ausfuhrartikel des Hafens Auckland ist Kaurigummi, welcher in dieser Provinz von Neuseeland am häufigsten vorkommt. Der Export von Gummi belief sich im Jahre 1889 auf 326.875 £. Der stärkste Abnehmer für denselben ist Amerika, und die grösste Ausfuhr findet nach New York und Boston statt. Kauriharz (der neuseeländischen Tanne Dammara australis) wird gegenwärtig zum Preise von 30—55 £ per Tonne verkauft.

Wolle, welche einen bedeutenden Exportartikel von Neuseeland bildet, geht nur zum geringsten Theile über Auckland. Von 3,976.375 £, als dem Werthe der Wollausfuhr der ganzen Colonie im Jahre 1889, entfielen auf Auckland nur 97.173 £.

Neuseeländischer Flachs ist ein lebhafter Ausfuhrartikel von Auckland; im Jahre 1889 betrug dessen Ausfuhrwerth 46.374 £. Die Ausfuhr dieses Flachses dürfte sich in den kommenden Jahren heben, weil sich seit Kurzem mehrere Unternehmungen gebildet haben, welche die Bearbeitung desselben besorgen. Grosse Quantitäten von Flachs (Phormium tenax) werden nach Amerika verschifft.

Eine Reihe von Nahrungsmitteln vervollständigt den Export von Auckland. Im Jahre 1889 wurden ausgeführt: Fleisch für 50.698 £, Butter und Käse für 20.815 £, Mais für 27.512 £, Getreide für 23.978 £, Kartoffeln für 11.900 £.

Erwähnenswerth erscheint auch der Export von Holz im Werthe von 51.670 £, welches vornehmlich nach London und Glasgow verschifft wird.

Schliesslich ist die Ausfuhr von Gold und Silber zu nennen, welche 1889 einen Werth von rund 95.000 £ repräsentirte.

Der Import von Auckland (für den uns leider keine speciellen statistischen Daten vorliegen) setzt sich im Wesentlichen aus den gleichen Artikeln zusammen, welche die Einfuhr der anderen australischen Colonien bilden.

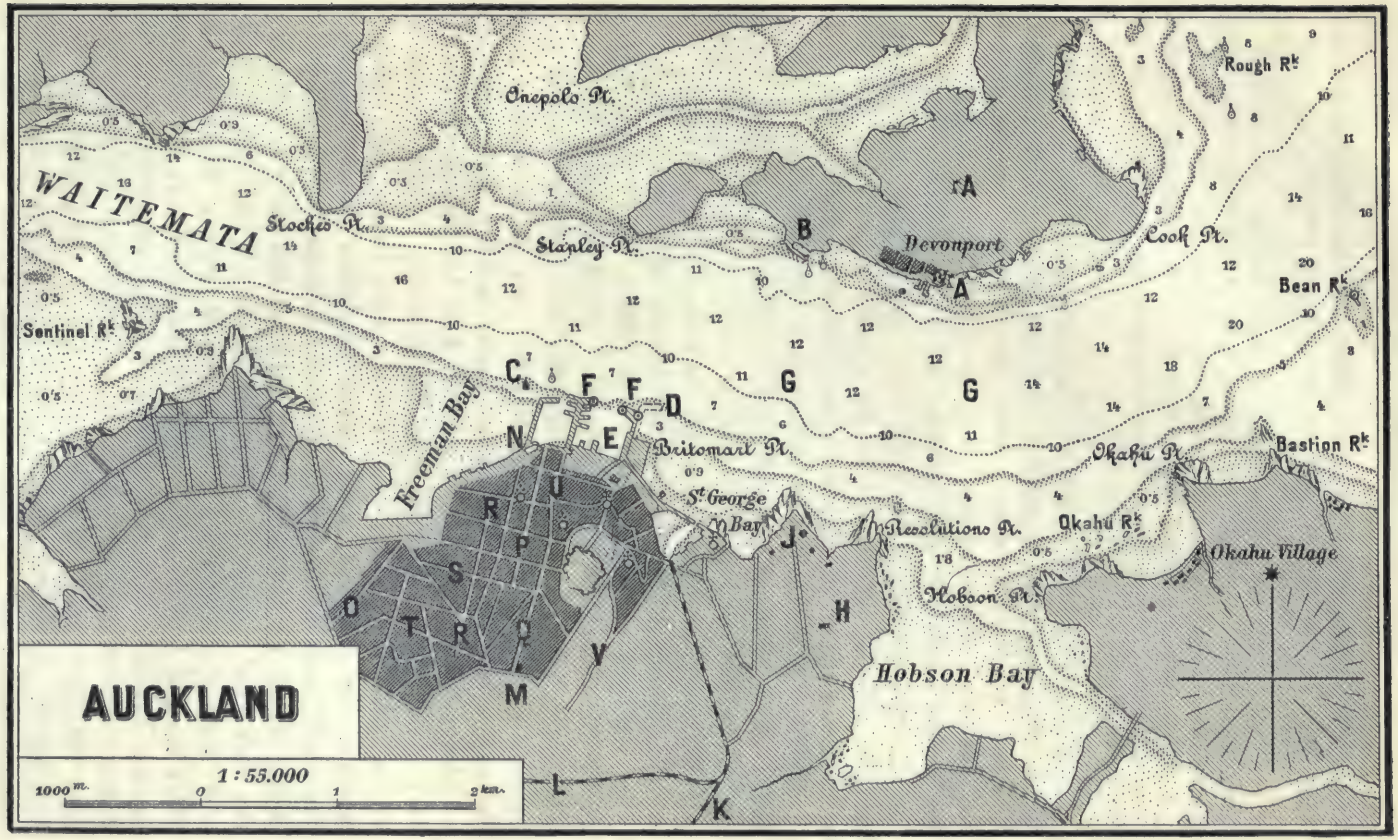
Eine Reihe von industriellen Erzeugnissen Europas sowie Nahrungs- und Genussmitteln, speciell Getränken, sind die wichtigsten Elemente der Einfuhr.

Im Jahre 1889 waren in sämmtlichen Häfen der Provinz Auckland 333 Schiffe von 197.353 *T* eingelaufen, davon in dem Hafenplatze Auckland allein 250 Schiffe mit 169.153 *T*.

Regelmässige Verbindung mit Auckland unterhalten die New Zealand Shipping Cy. und die Shaw, Savile and Albion Cy., deren jede vierwöchentlich einen Dampfer von London um das Cap nach Neuseeland sendet, ferner die Oceanic Steamship Cy., welche einmal monatlich die Linie von San Francisco über Honolulu und Auckland nach Sydney befährt.

Die Union Steamship Cy. of New Zealand sendet ein Schiff wöchentlich von Melbourne über Auckland nach Sydney und unterhält seit Kurzem eine Linie

Auckland (Sonden in Metern).



A Flaggenstock, **B** Calliope Dock, **C** Kohlenhulk, **D** Molo (project.), **E** Handelshafen, **F** Leuchtfeuer, **G** Ankerplatz, **H** St. Stephan, **J** Thurm, **K** Eisenbahn nach Waikato, **L** Eisenbahn nach Helensville, **M** Windmühle, **N** Graving Dock, **O** Franklin Road, **P** Albert Street, **Q** Upper Queen Str., **R** Nelson Str., **S** Cook Str., **T** Beresfort Str., **U** Queen Str., **V** Stanley Str.

welche vierwöchentlich von Auckland eine Fahrt nach den Südsee-Inseln unternimmt, wobei die Inselgruppen Tonga und Samoa berührt werden.

Auckland ist Sitz einer Handelskammer und folgender Banken: Bank of New Zealand (mit 106 Filialen in den einzelnen Städten), National Bank of New Zealand, Colonial Bank of New Zealand, Bank of New South Wales, Union Bank of Australia und Bank of Australasia.

Durch Consulate sind daselbst vertreten: Chile, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Hawaïi, Italien, Niederlande, Schweden und Norwegen und die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Während Auckland auf der Nord-Insel den nördlichen Knotenpunkt der Bahnlinien bildet, ist solcher Wellington im Süden der Insel. Man hat, wie schon erwähnt, 1865 den Sitz der Colonialregierung von Auckland hieher verlegt, weil letzterer doch zu entlegen für das übrige Neuseeland war, während Wellington ziemlich central an der Cookstrasse gelegen ist, welche die beiden grossen Inseln von einander scheidet. Wellington ist die älteste Niederlassung auf Neuseeland und besitzt in dem wohl geschlossenen Port Nicholson, einer in das Land kreisförmig hineinreichenden Bucht, einen leicht zugänglichen und prächtigen Hafen (Lambton Harbour), sowohl in Bezug auf Schutz und Sicherheit, als auch in Bezug auf Tiefgang. Die Stadt zählt 32.000 Einwohner, besitzt ein hübsches Regierungspalais, das in italienischem Style gehaltene und bereits elektrisch beleuchtete, sehr stattliche Parlamentshaus (mit Ober- und Abgeordnetenhaus), drei Kathedralkirchen (St. Paul, St. Marcus und St. Peter) nebst einer Anzahl anderer Gotteshäuser. Es sind drei Theater vorhanden, von denen das Opernhaus 1200, das Royal Theatre 1000 Personen fassen kann. Wellington besitzt mehrere bedeutende Unterrichtsanstalten, darunter den schönen Bau des katholischen St. Patrick's Collegiums, verschiedene Bankinstitute, einen botanischen Garten und andere hübsche Parks, dann auch ein Colonialmuseum, in welchem alle Merkwürdigkeiten von Neuseeland gesammelt werden, um dem Besucher ein anschauliches Bild von der Beschaffenheit der Colonie in Bezug auf Land und Leute zu gewähren. Der Hafen hat zwei grosse Piers, den Queen's Wharf und den Railway Wharf Pier und ausserdem ein auch für grössere Schiffe (bis zu 2000 Tonnen) brauchbares Slipdock in der östlich von der Stadt gelegenen Evansbai. Im ganzen stellt sich Wellington daher als ein bedeutender Ort dar, welcher auch in industrieller Beziehung eine rege Thätigkeit entwickelt und eine Anzahl ganz stattlicher Etablissements, darunter z. B. eine grosse Fleischconservenfabrik und mehrere Wolle- und Flachspressen aufweist.

Die Süd-Insel der Neuseelandgruppe besitzt noch keinen Hafen von grösserer Bedeutung, jedoch eine Anzahl von Küstenpunkten, welche den weiten Verkehr vermitteln. Wir nennen davon Dunedin (am Otago Harbour), die bedeutendste Stadt an der Ostküste, ferner das ebenfalls an der Ostküste gelegene Christchurch mit dem Hafen Lyttelton und Nelson an der Tasman- oder Blindbai im Norden.

Dass Neuseeland selbst nach jeder Richtung hin in telegraphischer Landverbindung steht, bedarf wohl keines besonderen Hervorhebens; Kabel verbinden die 270.000 km^2 grosse Inselgruppe, das Land unserer Antipoden, über den Continent mit Europa.

* * *

Neuseeland ist der letzte Punkt, den wir auf unserer grossen Rundschau begrüssten. Bilder aller Art sind vor unseren Augen vorübergezogen, Schicksale in auf- und absteigender Linie haben wir betrachtet, aber immer und überall haben wir gesehen, dass Thätigkeit, Energie und Umsicht, gepaart mit dem klaren Verständnisse von Zeit und Gelegenheit das Feld behaupten und aus kleinen Anfängen zu grossen Resultaten führen. Hiefür bietet uns auch Neuseeland einen abermaligen Beweis. Das Volk der wilden Maori ist dahingesunken, auf den Stätten aber, die es einstens allein bewohnte, ist ein neues blühendes, zukunftreiches Gemeinwesen im Keimen begriffen, welches ganz und voll der Cultur angehört und zu den glänzendsten Hoffnungen colonialer Entwicklung berechtigt.

Nachtrag zum I. Bande.

Infolge eines unliebsamen Versehens, auf welches der Herausgeber zu spät aufmerksam gemacht worden ist, befindet sich auf Seite 845 des I. Bandes eine Abbildung unter der Bezeichnung **Libau,** während sie in Wirklichkeit **Pillau** vorstellt und daher auf Seite 840 abgedruckt sein sollte.

Indem wir bitten, hievon gefälligst Kenntniss zu nehmen und den Irrthum gütigst zu entschuldigen, bieten wir hier nachträglich die Ansicht von Libau.

Libau.

569095
Dorn, Alexander (ed.)
Die Seehäfen des Weltverkehrs.
EcT
D7132se v.2

University of Toronto
Library

DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET

Acme Library Card Pocket
LOWE-MARTIN CO. LIMITED